SKRZYDLATA POLSKA

NR 18 (878) • 5. V. 1968 • ROK XXIV XXXVIII • CENA 2 ZŁ

SP-2339

P-2280

SP-2326

Mucha

Sezon lotniczy rozpoczęty. Lotniska w całej Polsce zapełniły się młodymi entuzjastami podniebnych sportów, próbujących – po zimowej przerwie – swych sił.
Foto: Z. Kadziewicz

POLSKA PODPISAŁA UKŁAD O RATOWANIU KOSMONAUTÓW

W dniu 22 kwietnia br. ambasador PRL w Moskwie Jan Ptasiński podpisał w imieniu rządu polskiego międzynarodowy układ o ratowaniu kosmonautów, powrocie kosmonautów i odzyskiwaniu obiektów wysłanych w przestrzeń kosmiczną.

Układ ten został również wyłożony do podpisu w stolicach Wielkiej Brytanii i USA — krajów, będących obok ZSRR depozytariuszami układu. W imieniu rządu polskiego układ podpisali ambasadorzy PRL w Londynie i Waszyngtonie.

REZOLUCJE I ZOBOWIĄZANIA AEROKLUBÓW

BIAŁYSTOK

Członkowie Aeroklubu Białostockiego swoją postawą ideową oraz działalnością sportową i szkoleniową zawsze dawali wyraz zdecydowanego poparcia dla programu i polityki Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, awangardy klasy robotniczej i narodu polskiego w walce o pokój, postęp i socjalizm.

My, lotnicy sportowi Białostocczyzny, zebrani na Walnym Zgromadzeniu Sprawozdawczym dla podsumowania wyników 1967 roku, dołączamy się do głosu całej klasy robotniczej i popieramy stanowisko naszej Partii wyrażone przez Wiesława Gomułkę na spotkaniu z aktywem partyjnym Warszawy.

Dla uczczenia V Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej i 25-lecia Ludowego Wojska Polskiego zobowiązujemy się: wzmóc dyscyplinę na ziemi i w powietrzu, przepracować po 10 godz. każdy przy porządkowaniu terenu przeznaczonego na odpoczynek dla pilotów i mieszkańców Białegostoku, zorganizować dodatkowo 15 Kół Lotniczych, zwiększyć liczebność poszczególnych sekcji o 7 procent, wykonać ograniczniki części użytkowej lotniska i pomoce naukowe w ilości 10 plansz.

Wartość podjętych czynów pilotów i pracowników Aeroklubu Białostockiego wynosi 28 000 zł, na co składa się 2 090 roboczogodzin, z tego 1 050 roboczogodzin przepracują piloci.

Jednocześnie zapewniamy Towarzysza Wiesława, że dołożymy wszelkich starań i wysiłków w rozwoju i umacnianiu patriotycznej postawy naszej młodzieży.

Helena Latawiec

KATOWICE

Dla uczczenia V Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej Aeroklub Śląski w Katowicach podjął 26 zobowiązań i czynów społecznych, związanych z uporządkowaniem i konserwacją terenu lotniska i obiektów aeroklubowych. Ogólna wartość tych zobowiązań i czynów społecznych wynosi 80 170 zł.

Z. Dubicki

KIELCE

Z okazji Święta 1 Maja i V Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej załoga Aeroklubu Kieleckiego podjęła następujące zobowiązania:

1. Uporządkowanie benzynowni, budowa słupów bramowych — wartość prac — 9 000 zł, 2. Konserwacja lotniska — 6 000 zł, 3. Budowa rampy samochodowej — 15 000 zł, 4. Ułożenie chodnika — 12 000 zł, 5. Wykonanie pomieszczenia dla kadry technicznej — 11 000 zł. Razem wartość zobowiązań wynosi 53 000 zł.

Marta Domagała

I ZLOT LOTNICTWA SANITARNEGO W LUBLINIE

20 KWIETNIA br., z okazji Dnia Pracownika Służby Zdrowia, odbył się w Lublinie na lotnisku Radawiec I Zlot Pilotów Lotnictwa Sanitarnego. Imprezę tę, przy poparciu miejscowych władz partyjnych i administracyjnych oraz pomocy licznych instytucji, zorganizowała Wojewódzka Kolumna Transportu Sanitarnego w Lublinie wraz z Zespołem Lotnictwa Sanitarnego.

Po referacie, w którym omówione zostały problemy lubelskiej służby zdrowia i w ogóle życia Lubelszczyzny, uczestnicy zlotu uchwalili apel potępiający zbrodniczą działalność lotników amerykańskich wobec cywilnej ludności Wietnamu. Przybyłemu na tę uroczystość sekretarzowi Ambasady Demokratycznej Republiki Wietnamu w PRL delegacja rady zakładowej Wojewódzkiej Kolumny Transportu Sanitarnego wręczyła rowery — dar pracowników lubelskiej WKTS dla walczącej ludności Wietnamu.

Wzruszającym momentem uroczystości był występ zespołu dziecięcego ze szkoły podstawowej w Radawcu Dużym. Dzieci — pod kierunkiem swych wychowawców pp. Henryki Szczurowskiej i Stanisława Goduli — wykonały wiele sympatycznych deklamacji i piosenek zespołowych z towarzyszeniem własnego sekstetu muzycznego.

Lubelski Zespół Lotnictwa Sanitarnego został wyróżniony przez Prezydium MRN medalem 650-lecia miasta Lublina. Kierownik zaś zespołu Kazimierz Oleński otrzymał Złotą Odznakę Zasłużonego pracownika Służby Zdrowia.

Kolejny punkt uroczystości odbył się na murawie lotniska. Lubelski zespół otrzymał nowy samolot sanitarny, a Stanisław Kasperek zademonstrował akrobację na „Beskidzie".

Zlot zakończyły wspomnienia uczestników przy czarnej kawie. Zlot lotnictwa sanitarnego był, naszym zdaniem, bardzo pożyteczną imprezą i dlatego wrócimy jeszcze do niego w „Skrzydlatej". **(p)**

40 LAT WIML

W dniu 23 kwietnia br., z okazji 40-lecia Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej w Warszawie, odbyła się staraniem Zarządu Klubu Publicystów Lotniczych SDP konferencja prasowa poświęcona działalności służby zdrowia w Wojskach Lotniczych. Po konferencji — zaproszeni dziennikarze zwiedzili Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej.

Początek historii obecnie istniejącego Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej datuje się od stycznia 1928 r., kiedy to powstała znana wszystkim lotnikom pod nazwą „Cebula" placówka medycyny lotniczej — Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich.



Obecnie WIML jest jedną z najlepiej na świecie zorganizowanych i wyposażonych placówek tego rodzaju. Chlubą Instytutu jest supernowoczesna, nie mająca w Europie odpowiednika, wirówka przeciążeniowa, służąca do badania skojarzonego wpływu przyspieszenia i niedotlenienia na organizm pilota. Wirówka ta jest całkowicie zaprojektowana i zbudowana przez polskich naukowców i inżynierów. Z innych oryginalnych urządzeń Instytutu należy wymienić zespół komór niskich ciśnień i temperatur oraz skomplikowane aparaty elektromedyczne, służące do badania wpływu na ustrój pola elektromagnetycznego, wibracji i wielu innych czynników.

Z ciekawszych prac wykonanych w WIML-u na użytek Wojsk Lotniczych należy tu wymienić m. in. wysokościowy ubiór kompensacyjny, plecak zabezpieczenia awaryjnego, okulary polaryzacyjne chroniące wzrok przed olśnieniem, ubiór ochronny do pracy w zasięgu mikrofal i inne.

Obszerniejszy artykuł na temat WIML ukaże się w jednym z następnych numerów. **(z)**

Na zdjęciu: Badanie pilota w nadciśnieniu.
Fot: J. Tobolski

1098 KM NA SZYBOWCU!

Dnia 15 kwietnia br. szybownik amerykański James Yates ustanowił nowy rekord świata w przelocie otwartym, pokonując odległość **1098 km na szybowcu** Schweizer 2-32. Rekord ten jest lepszy od poprzedniego, należącego do Alvina Parkera.

Red. Jerzy Langier z „Echa Krakowa" zajął I miejsce w konkursie publicystów lotniczych

JURY dorocznego konkursu lotniczego Aeroklubu PRL i Klubu Publicystów Lotniczych SDP na najlepsze publikacje prasowe i radiowe po rajdzie dziennikarzy i pilotów w 1967 r. obradujące w składzie: przewodniczący — red. Zbigniew Lipiński (Polskie Radio Warszawa), sekretarz — red. Jerzy R. Konieczny (Klub Publicystów Lotniczych SDP), członkowie — ppłk Bronisław Arabski (Aeroklub PRL), ppłk Eugeniusz Banaszczyk („Żołnierz Polski") i red. Krystyna Wyhowska („Życie Warszawy"), po rozpatrzeniu nadesłanych materiałów postanowiło:

przyznać pierwszą nagrodę w wysokości 4000 zł — red. **Jerzemu Langierowi** z redakcji **„Echo Krakowa"**, drugą w wysokości 2 500 zł — red. **Sławomirowi Szofowi** z **Polskiego Radia** w Warszawie; dwie trzecie nagrody po 1 500 zł przyznano red. red. **Jerzemu Zarębskiemu** z redakcji **„Skrzydlatej Polski"** i **Tadeuszowi Pajdzie** z redakcji **„Żołnierza Polskiego"**.

Ponadto jury wyróżniło prace red. red. **Zbigniewa Bryczkowskiego** („W Służbie Narodu" — Warszawa), **Zbigniewa Ramotowskiego** („Życie Radomskie") i **Mieczysława Kowalskiego** („Gazeta Pomorska" — Bydgoszcz).

Laureatom konkursu serdecznie gratulujemy. **(ky)**

Rys. W. Fuglewicz





OFICJELE FAI GOŚCMI IMPREZY

AEROKLUB PRL jako organizator XI Szybowcowych Mistrzostw Świata zaprosił do Leszna na czas trwania imprezy oficjalne osobistości Międzynarodowej Federacji Lotniczej — FAI. Jako goście mistrzostw zaproszeni zostali panowie:

— dr Josef Gaisbacher, Austriak — aktualny Prezydent Międzynarodowej Federacji Lotniczej,

— Harles Hennecart, Francuz — Dyrektor Generalny Międzynarodowej Federacji Lotniczej,

— Adolf Gehriger, Szwajcar — Przewodniczący Międzynarodowej Komisji Szybowcowej FAI.

Pan Gehriger, jak już informowaliśmy, przyjedzie do Leszna w składzie ekipy szwajcarskiej jako jej kierownik. Jednocześnie jednak jako oficjalny przedstawiciel FAI będzie w czasie mistrzostw gościem Aeroklubu PRL.

TRENING W JELENIEJ GÓRZE

NIEKTÓRE ekipy zgłoszone do udziału w szybowcowych mistrzostwach świata zamierzają przybyć do Polski nieco wcześniej, z myślą o dodatkowym treningu pilotów w polskich warunkach meteorologicznych. Ponieważ ze względów zarówno regulaminowych jak i organizacyjnych mistrzostw jakiekolwiek loty zapoznawcze w Lesznie nie będą mogły być wykonywane przed dniem 2 czerwca, Aeroklub PRL zaoferował zainteresowanym wcześniejszym przyjazdem możność polatania w ośrodku jeleniogórskim.

Jest bardzo prawdopodobne, że z możliwości tej skorzystają ekipy Japonii i Nowej Zelandii. Aeroklub Jeleniogórski będzie więc jako pierwszy witał na naszej ziemi zamorskich uczestników mistrzostw świata.

EKIPA GKKFiT

REPREZENTACJA Aeroklubu Francji na szybowcowe mistrzostwa świata będzie dla służby finansowej tej imprezy w pewnym sensie ekipą Głównego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki. Rzecz w tym, że pomiędzy polskim GKKFiT i francuskim Ministerstwem Młodzieży i Sportu istnieje porozumienie o wzajemnej wymianie sportowców uczestniczących w poszczególnych zawodach lub zgrupowaniach treningowych obu krajów. Porozumienie to obejmuje oczywiście wszystkie dyscypliny sportu, które podlegają organizacyjnie polskiemu Głównemu Komitetowi Kultury Fizycznej i Turystyki oraz francuskiemu Ministerstwu Młodzieży i Sportu.

Dowcip jednak w tym, że w naszym kraju lotnictwo sportowe ma inne ustawienie organizacyjne — podlega raczej tylko duchowemu patronatowi GKKFiT, a inne we Francji, gdzie aeroklub ma dość ścisły związek organizacyjno-finansowy z wymienionym ministerstwem.

W tej sytuacji Aeroklub Francji i tamtejsze Ministerstwo Młodzieży i Sportu zwróciły się z uzasadnionym wnioskiem o umożliwienie udziału ekipy francuskiej w leszneńskich mistrzostwach również w ramach obowiązującego porozumienia o wymianie świadczeń. Aeroklub PRL i GKKFiT przystały oczywiście na tę propozycję, w związku z czym zawodnicy francuscy będą uczestniczyć w XI SMS na koszt Głównego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki.

„333"

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● REŻYSER Krzysztof Szmagier przystąpił do realizacji pierwszego polskiego filmu o jednym z najpoważniejszych osiągnięć polskiego ruchu oporu w okresie ostatniej wojny, jakim było rozszyfrowanie hitlerowskiej „Wunderwaffe" V-1 oraz przesłanie do Londynu nie uszkodzonej rakiety V-2. Dzięki pomocy ZBoWiD skompletowano nazwiska uczestników akcji, którzy — według koncepcji reżysera — wystąpić mają w filmie w tych miejscach, gdzie się akcja toczyła przed ćwierćwieczem.

★

● PILOT bydgoskiego zespołu lotnictwa sanitarnego, Jan Wiśniewski, o którym pisaliśmy już na tym miejscu z racji przebycia miliona kilometrów w służbie zdrowia, został odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi nadanym mu przez Radę Państwa. Nasze gratulacje.

★

● W RAMACH wystawy „OWO-68" odbędzie się IV lot śmigłowcowy na trasie Katowice, Park Kultury — Warszawa. Śmigłowiec zabierze przesyłki (w specjalnych kopertach okolicznościowych) z parku w dniu 23 czerwca br.

★

● W PRACACH nad geologiczną mapą kraju uczestniczy aktywnie nasze lotnictwo. Zainstalowana na polskich samolotach aparatura geofizyczna ułatwia określenie terenów bogatych w złoża cennych surowców i minerałów.

★

● MOTOIMPORT sprzedał dotychczas za granicę 650 szybowców konstrukcji i produkcji polskiej. Najczęściej są one wysyłane do Anglii, Szwajcarii, Belgii, NRF, NRD, ZSRR oraz do Argentyny, Kanady, Japonii, Meksyku i Wenezueli.

☆

● WRAZ z pierwszymi pracami wiosennymi na pola PGR-ów wyruszyły samoloty Lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych APRL. Między innymi samoloty wrocławskiego oddziału LZUG-u rozpoczęły rozsiewanie nawozów sztucznych na obszarze 20 tysięcy ha; ponadto rozpylają one środki ochrony roślin na 31 tys. ha. PGR-y z województwa wrocławskiego chwalą sobie usługi lotnicze.

★

● ZE ZDZIWIENIEM obejrzeliśmy pięknie wygrawerowane metalowe plakietki, niedawno wręczone uroczyście przez prezesa Aeroklubu PRL przedstawicielom 5 najlepszych aeroklubów za zdobycie czołowych miejsc w ogólnopolskim współzawodnictwie sportowym w modelarstwie lotniczym. Na plakietkach tych widnieje bowiem wielki napis: Sekcji Modelarskiej AREOKLUBU... I co teraz zrobić z takim wyróżnieniem, którym nigdzie pochwalić się nie można? Bo wstyd.



POLSKA Z LOTU PTAKA

ZAKOPANE. Jeden z najważniejszych w Polsce ośrodków leczniczych, wypoczynkowych i sportowo-turystycznych. Do istniejących już od dawna — dochodzą wciąż nowe obiekty budownictwa sanatoryjnego. Oto, na zdjęciu wyżej, umiejętnie wkomponowany w otoczenie i sharmonizowany z przyrodą zespół nowego sanatorium, wyróżniający się śmiałością architektury i jej funkcjonalnością. Foto: A. ZIEMIŃSKI



NA WIOSENNYM STARCIE

SZYBCIEJ niż kiedykolwiek obdarzyła nas tegoroczna wiosna ciepłą, prawdziwie letnią pogodą. Zaroiło się więc na lotniskach klubowych od młodzieży, która dość wcześnie rozpoczęła loty i skoki. Większość aeroklubów, wzorem lat ubiegłych, starała się nadać otwarciu sezonu lotnego charakter bardziej uroczysty, nie zapominając już na początku o efektach propagandowych swych poczynań.

Pierwsze ciepłe dni prawie letniej wiosny wprowadziły w stan podniecenia członków wielu aeroklubów, którzy zaczęli gromadnie zjeżdżać na lotniska klubowe. W większości z nich na ogół starannie przygotowano się do rozpoczęcia lotów i skoków, a ożywienie polityczne w kraju po wydarzeniach marcowych bardzo poważnie zaktywizowało masy członkowskie Aeroklubu PRL. Wyrazem tego są chociażby liczne zobowiązania podejmowane w aeroklubach i ośrodkach APRL dla uczczenia V Zjazdu PZPR, których realizacja na początku sezonu znajduje się w toku.

W tym roku zaczął swój pierwszy sezon lotniczy nasz najmłodszy klub – Aeroklub Zagłębia Miedziowego w Lubinie. Otwarcie sezonu połączono w nim z przekazaniem górniczemu aeroklubowi przez ZG APRL pierwszego sprzętu lotniczego, którego łączna wartość przekracza 2,5 miliona złotych. Lubiński aeroklub, skupiający już dziś 90 pilotów, 30 skoczków i 120 modelarzy, ma ambitne plany na ten rok: zamierza m.in. przeszkolić 15 spadochroniarzy i 20 szybowników; będzie też gospodarzem kilku imprez, o zasięgu ogólnopolskim, modelarskich, spadochronowych i szybowcowych (kobiet). Na wiosennym starcie życzymy więc beniaminkowi naszego lotnictwa sportowego wielu sukcesów w powietrzu i na ziemi.

Razem z wiosną wyleciały nad pola i lasy nasze mechaniczne ptaki z Lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych APRL z oddziałów w Gdańsku, Olsztynie, Warszawie i Wrocławiu, z powodzeniem pomagając rolnikom i leśnikom w pracach polowych, wysiewając nawozy mineralne na łąkach i polach, opylając środkami owadobójczymi uprawy roślin, lasy itp. Samolotowe zabiegi agrolotnicze, jak się okazuje, nasi rolnicy sobie chwalą i wiele po nich obiecują. To dobrze, że technika lotnicza wkracza coraz szerzej i pełniej do naszej gospodarki narodowej. Jak wynika z danych, areał zabiegów lotniczych w rolnictwie z każdym rokiem u nas rośnie, mimo wielu jeszcze sprzecznych opinii na ten temat wśród fachowców z rolnictwa.

Dla kilku aeroklubów rok ten okazał się jubileuszowym, co powoduje ich szczególną aktywizację celem uświetnienia pamiętnego roku; nie tyle może tradycyjną lampką wina (chociaż i bez niej się prawdopodobnie nie obejdzie), ile większym rozmachem działalności i znacznym wzbogaceniem dorobku. Tak więc Aeroklub Krakowski doczekał się już 40-lecia, a Kujawski w Inowrocławiu 35-lecia. Skromniejszy, bo tylko 10-lecia, ale przecież nie bez efektów, ma jubileusz Aeroklub Włocławski. Główne akcenty jubileuszowe tych klubów wypadną na wrzesień – na Dni Lotnictwa. Do tego czasu czeka nas jednak pełnia sezonu lotniczego i wiele roboty.

Z końcem kwietnia wystartował tradycyjny już, VII z kolei Samolotowy Rajd Dziennikarzy i Pilotów. W przeddzień Dnia Zwycięstwa zakończy się on jak zwykle we Wrocławiu. Jest to pierwsza w tym roku ogólnopolska impreza lotnicza, otwierająca obchody 25-lecia ludowego Wojska Polskiego na naszym lotniczym podwórku. Uprzednio, jeszcze wcześniej, włączyły się do tych obchodów niektóre aerokluby przy okazji pięciu młodzieżowo-wojskowych sztafet przebiegających przez nasz kraj szlakami Zwycięstwa i Wolności.

Tymczasem jesteśmy już na miesiąc przed wielkim wydarzeniem w naszym lotnictwie sportowym – XI Szybowcowymi Mistrzostwami Świata i Kongresem OSTIV w Lesznie. Opinia społeczna, głównie ta lotnicza z niemałym napięciem śledzi tok przygotowań do obydwu imprez. Niemało oczywiście kłopotów ma z tym kadra kierownicza APRL. Dokłada jednak wszelkich starań i nie szczędzi wysiłków, aby ta wizytówka, nie tylko polskiego szybownictwa, ale naszego kraju – Polski Ludowej – wypadła jak najlepiej. Nie wolno tu niczego przeoczyć, zważywszy, iż mistrzostwa odbędą się przecież w rekordowej obsadzie.

Ale pamiętając o mistrzostwach świata w Lesznie i Kongresie OSTIV, koncentrując na nich duży wysiłek organizacyjny – ludzki i sprzętowy, nie wolno również dopuścić do zahamowań w działalności szkoleniowo-sportowej w aeroklubach. Wierzymy, że liczne rzesze członków APRL, działacze społeczni i kadra zawodowa lotnictwa sportowego, którzy dali już niejednokrotnie przykłady niezwykłej ofiarności w swej działalności, i tym razem nie zawiodą. Leszno będzie w czerwcu wielkim egzaminem naszego sportu lotniczego. Jesteśmy przekonani, że wypadnie on na piątkę.

Ikarus



LESZNO 9 – 23. VI. 68

Począwszy od bieżącego numeru rozpoczynamy prezentację zawodników zagranicznych zgłoszonych do udziału w XI Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Lesznie. Obok publikujemy zwięzłe informacje o 17 pilotach szybowcowych, którzy startować będą w klasie otwartej.



WŁ. CZUWIKOW ZSRR

Lat 37, mieszka w Sierpuchowie, instruktor lotniczy, żonaty, ma jedną córkę. Na szybowcach od 1955 roku wylatał 2 000 h, instruktor szybowcowy. Na samolotach ma wylatanych 600 h. Ustanowił rekord krajowy i międzynarodowy na trójkącie 300 km. Wielokrotny mistrz kraju. Startuje na szybowcu „A-15".



AART DEKKERS HOLANDIA

Lat 47, mieszka w Utrechcie, żonaty, 4 dzieci. Na szybowcach od 1949 roku wylatał 712 h. Pilot samolotowy — wylatanych 40 h. Trzecie miejsce w mistrzostwach Holandii w 1967 roku. Startuje na szybowcu „Diamant 18".



P. V. FRANZEN DANIA

Lat 39, mieszka w Kongerslev, jest właścicielem drukarni, żonaty, 5 dzieci. Na szybowcach od 1947 roku wylatał 400 h, instruktor szybowcowy, ma Srebrną Odznakę Szybowcową. W mistrzostwach kraju w roku 1967 zajął drugie miejsce. Startuje na szybowcu „SHK".

JAK TO MA WYGLĄDAĆ?

W momencie gdy szkicujemy tę relację, trochę jeszcze trudno wyobrazić sobie ostateczny wygląd leszneńskiego lotniska w pełnej gali, z jaką ma przywitać uczestników XI Szybowcowych Mistrzostw Świata. Wizję tego obrazu zakłócają, będące wciąż jeszcze w pełnym toku, roboty budowlane, remontowe i adaptacyjne. Wszędzie pełno ludzi w roboczych kombinezonach, pomieszczenia wypełnia zgiełk prowadzonych prac, wokół budynku nowego internatu hałaśliwy warkot spychaczy wyrównujących teren.

Spróbujmy jednak zatkać uszy, przymknąć oczy i założyć, że jest już początek czerwca, a wszystkie przygotowania zostały ukończone w planowanych terminach... Jakże inaczej teraz przedstawia się obiekt Centrum Szybowcowego. O ileż ładniej wygląda od znanego nam dotąd.

Wzrok z upodobaniem spoczywa na wyrosłym opodal dotychczasowego, nie istniejącego już baraku mieszkalnego — budynku internatu, z dominującą nad nim, okazałą i bardzo dekoracyjną wieżą kontroli ruchu. W blasku słońca (bo zakładamy również, że dzień jest bezchmurny) lśnią szyby dużych przeszklonych powierzchni, ujętych w aluminiowe ramy. Wnętrze pachnie czystością i świeżością. Przez główne wejście wchodzimy do holu. Na lewo widzimy lotnisko, chociaż dzieli nas od niego obszerna sala klubowa, a za nią taras pod efektownym daszkiem.

Po prostu ścianki pomiędzy holem, salą klubową i tarasem są przejrzyste — ze szkła. Tych szklanych ścianek zresztą tutaj sporo. Możemy przez nie zerknąć i do mieszczącego się tuż obok baru kawowego, z wnęką wyposażoną w oryginalny kominek, i do sąsiadującej z barem po prawej stronie korytarza salki bibliotecznej, gdzie na stolikach są czasopisma, a w rogu telewizor. Miękkie foteliki zachęcają do lektury.

Dalej na wprost korytarzem — ambulatorium lekarskie i różne pomieszczenia biurowo-administracyjne, a wreszcie drzwi zagradzające nam drogę. Za nimi pomieszczenia gospodarcze i kuchnia, więc wejście tylko dla obsługi. Zaglądamy jednak. Warto: kuchnia błyszczy ładem, porządkiem i bielą kafelków, którymi wyłożone są ściany. Do sali jadalnej wchodzi się z drugiego końca budynku. Na czas mistrzostw jadalnia Centrum zamienia się w restaurację, gdzie żywieni są uczestnicy kongresu OSTIV, goście mistrzostw i turyści.

Wróćmy jednak do holu przy wejściu głównym. Korytarzem w prawo dochodzimy do sali gimnastycznej. Zalewa ją potop dziennego światła, bo cała zewnętrzna ściana od parkietu do sufitu jest przeszklona. Ogromne szyby chroni przed uderzeniami piłek koszykarzy lub siatkarzy specjalna siatka. Na razie nie ma ona zastosowania, bo w sali odbywają się posiedzenia ostivowców.

Na piętrze, znów od strony schodów wejścia głównego — sala wykładowa, kilka pokoi biurowych, w których na razie kwateruje kierownictwo mistrzostw, sekretariat, służba operacyjna, a dalej już do końca budynku, po obu stronach korytarza — pokoje mieszkalne pilotów. Dwu- i czteroosobowe. Trzeba przyznać — komfortowe: wygodne łóżka, nad nimi półki i szafki podręczne, eleganckie mebelki, wbudowane w ściany szafy ubraniowe i w każdym pokoju wyłożona kafelkami łazienka z prysznicem. W pokojach czteroosobowych dodatkowe piąte łóżko, opuszczane w razie potrzeby zawiasowo na ścianie, jak w wagonie sypialnym. W czasie mistrzostw ta potrzeba w niektórych pokojach istnieje.

Wieża kontroli ruchu i jej pokój na szczycie to osobny rozdział. Nie opisujemy — to trzeba zobaczyć. Powiedzmy tylko, że widok z niej roztacza się jak z bocianiego gniazda: w pełnym wachlarzu róży wiatrów. Całe pole wzlotów, wszelkie zabudowania lotniskowe, a i pobliskiego miasta kawałek — wszystko jak na dłoni. Nawet bardzo opanowanego kierownika taki widok włości może przyprawić o zawrót głowy. Ze szczęścia naturalnie.

Nie jesteśmy kierownikami, więc nic nie ryzykujemy. Spójrzmy zatem z wieży na rozlokowanie imprezy.

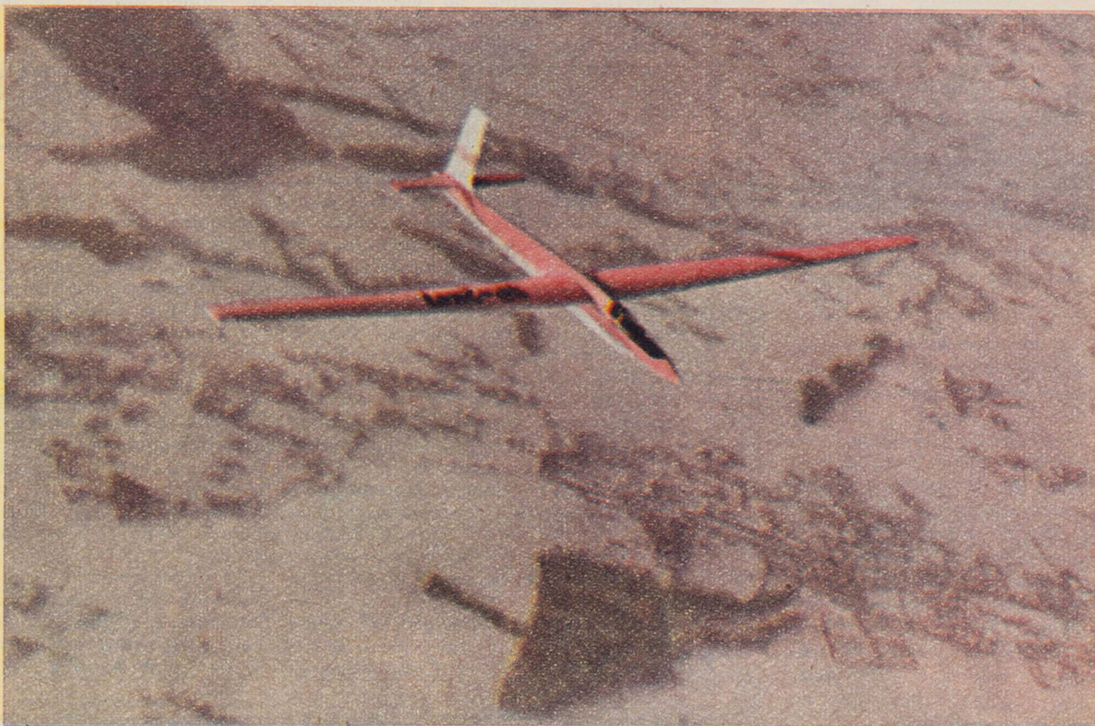
Jeśli stanąć twarzą do lotniska, to z prawej strony za nami mamy kompleks nowych domków mieszkalnych dla pracowników Centrum, w tej chwili mieszczących część zawodników mistrzostw. Dalej w prawo dotychczasowa stołówka, odświeżona i wyremontowana. Tutaj żywią się wszyscy oficjalni uczestnicy mistrzostw. Za stołówką basen kąpielowy z umywalniami, a w jego ogrodzonym obrębie rozlokowało się kilkadziesiąt okazałych namiotów. Stoją w równych szeregach, dając pomieszczenie wszystkim członkom ekip poza pilotami. Tuż za miasteczkiem namiotowym parking samochodów ekip.

Na północnej krawędzi lotniska, pod laskiem zwanym przez szybowników potocznie Tajwanem — stoisko zawodniczych szybowców. Aż dech zapiera. Ekipa przy ekipie, na wydzielonych dla nich kwaterach, porozstawiały ponad sto szybowców i tyleż wozów transportowych. Jest na co popatrzeć, malowniczy widoczek. Nocą rozjaśniają go lampy na specjalnie ustawionych wzdłuż linii postoju słupach oświetleniowych.

Po przeciwległej stronie lotniska, ale daleko, na jego zachodnim krańcu — stoisko samolotów organizatora mistrzostw. Ponad 25 „Gawronów" i „Wilg" do holowania, trzy śmigłowce, kilkanaście samolotów dyspozycyjnych, lub „gościnnych", jednym słowem też wcale ładna armada.

Kierując wzrok dalej w lewo wzdłuż szosy, a właściwie to bliżej od naszego punktu obserwacyjnego, napotkamy dotychczasową zabudowę lotniska. Kompleks hangarów zmienił również swój wygląd, rozrósł się. Przybyły mu okazałe przybudówki z garażami i pomieszczeniami warsztatowymi oraz wielka wiata na wozy transportowe i inny sprzęt techniczny, zbudowana w luce pomiędzy hangarami. W tej chwili

Wysokowyczynowy szybowiec klasy otwartej ZEFIR-4 w jednym z lotów doświadczalnych.
Foto: J. Roman





JEAN-CLAUDE GOMBERT
FRANCJA

Lat 25, mieszka w Malzeville, jest przedstawicielem firmy handlowej, żonaty. Na szybowcach lata od 1959 roku — 1 120 h. Na samolotach wylatał 472 h. Ma Złotą Odznakę Szybowcową. Zajął czwarte miejsce w mistrzostwach Francji w 1967 roku. Zwyciężył w międzynarodowych zawodach w Lille w 1965 roku. Startuje na szybowcu „Siren C 30S".



NICHOLAS GOODHART
WIELKA BRYTANIA

Lat 48, żonaty. Na szybowcach od 1938 roku wylatał 1 000 h. Na samolotach ma wylatanych 3 000 h. Ustanowił rekordy krajowe wysokości absolutnej i w przelocie docelowym. Posiadacz Złotej Odznaki z 3 diamentami. Mistrz kraju w latach 1962 i 1967. W roku 1956 zdobył tytuł mistrza świata. W roku 1958 był wicemistrzem świata. Startuje na „HP-14S".



HEINZ HUTH
NRF

Lat 59, mieszka w Hamburgu, żonaty, 3 dzieci. Na szybowcach od 1928 roku (40 lat!) wylatał 2 500 h., instruktor szybowcowy. Na samolotach wylatał 4 000 h. Ma Złotą Odznakę Szybowcową. Sześciokrotny mistrz swego kraju, w roku 1966 zdobył tytuł wicemistrza NRF. Mistrz świata w klasie standard w latach 1960 i 63. Startuje na szybowcu ((AS W-12".



JOSEPHUS JUNGBLUT
HOLANDIA

Lat 39, mieszka w Blaricum, z zawodu handlowiec, żonaty, ma syna. Na szybowcach od 1953 roku wylatał 650 h., instruktor szybowcowy, ma Złotą Odznakę z 3 diamentami. Wicemistrz Holandii w roku 1967. Startuje na szybowcu „Phoebus CI".



ISTVAN KUNSAGI
WĘGRY

Lat 33, mieszka w Budapeszcie, pilot rolniczy, żonaty, ma jednego syna. Od 1950 roku wylatał na szybowcach 750 h, instruktor szybowcowy. Na samolotach ma wylatanych 500 h. Mistrz Węgier w roku 1967. Startuje na szybowcu „A-15".



MICHEL MERCIER
FRANCJA

Lat 22, mieszka w Villepreux, student, kawaler. Na szybowcach od 1962 roku wylatał 1 120 h. Ma Złotą Odznakę Szybowcową. Ustanowił rekord kraju na trójkącie 300 km. Zajął trzecie miejsce w mistrzostwach Francji w roku 1966 i 1967. Startuje na szybowcu „Siren C 30S".

stoi ona do dyspozycji ekip jako pomieszczenie do napraw zawodniczych szybowców.

Hangar blaszany rozpołowiono na czas mistrzostw prowizorycznym przepierzeniem. W jednej części zmagazynowano cały majątek sprzętowy Centrum, w drugiej urządzono salę briefingową. Tutaj odbywają się odprawy pilotów przed konkurencjami. Ściana frontowa zawieszona jest dwujęzycznymi tablicami — formularzami, na których w odpowiednie rubryki wystarczy wpisać tylko odpowiednie cyfry, symbole i nazwy, żeby dla wszystkich stało się jasne wyznaczone zadanie dnia, warunki jego wykonania, a nawet prognoza meteorologiczna na trasę przelotu. Na pozostałych ścianach wiszą fotograficzne plansze punktów zwrotnych lub docelowych wszystkich przewidzianych w czasie mistrzostw tras.

Hangarem głównym natomiast, tym murowanym, zawładnął bez reszty bar szybkiej obsługi. W nim mogą się pożywić, czy też ugasić przy bufecie pragnienie wszyscy odwiedzający mistrzostwa, a także ich stali uczestnicy, którzy nie zechcą skorzystać z restauracji w internacie. Zachodnią część obudowy hangaru zajmują warsztaty osprzętu, radiowe i inne służby techniczne, we wschodniej zaś — na parterze mieści się cała recepcja mistrzostw z kasą i kantorem wymiany walut. Na piętrze — w dawnych pokojach „wyszkolenia", pracuje komisja sędziowska mistrzostw, a dawną świetlicę, przebudowaną na dwa pomieszczenia, zajmuje obecnie biuro prasowe z jego dalekopisami, powielaczami i maszynami do pisania dla akredytowanych dziennikarzy.

Tuż obok, w dawnym lecz gruntownie odnowionym pawilonie drewnianym, funkcjonuje agencja pocztowa. Można tu nabyć znaczki, wysłać list czy telegram, a także zamówić każdą dowolną rozmowę telefoniczną międzymiastową i zagraniczną. Prowadzenie rozmów ułatwiają zainstalowane kabiny telefoniczne.

No i żeby obraz był pełny — a pamiętamy, że oglądamy go z wieży kontroli ruchu — po lewej ręce za nami mamy jeszcze jedno pięknie urządzone miasteczko namiotowe. W nim mieszkają wszyscy członkowie personelu organizatora mistrzostw.

Jeśli teraz dodać, że nad całym obiektem powiewa mnóstwo flag, że pełno na nim ze smakiem skomponowanych elementów dekoracyjnych, że wszystkie pomieszczenia i drogi komunikacyjne lotniska są świetnie oznakowane, że obok internatu stoi wielka, zawsze aktualna tablica wyników, że start do konkurencji ponad stu szybowców trwa niewiele ponad godzinę, że każde wyznaczone zadanie dnia wykonuje co najmniej regulaminowo wymagana liczba zawodników, że komisja sędziowska ma zawsze wcześnie rano obliczone rezultaty rozegranych konkurencji, że wreszcie wszyscy doskonale się czują i są zadowoleni — to właściwie można tylko żałować, iż nasza relacja nie jest pisana... już pod koniec mistrzostw.

Bo na razie zatytułowaliśmy ją „Jak to ma wyglądać".

Wierzymy, że rzeczywistość prześcignie naszą wizję, a w każdym razie gorąco tego organizatorom mistrzostw życzymy.

Życzymy tym bardziej, że tymczasem na lotnisku w Lesznie wciąż jeszcze słychać warkot buldożerów i widać krzątających się z zapałem pracowników budowlanych.

„333"



GOETE OLSSON
SZWECJA

Lat 40, mieszka w Vaesteras, pilot zawodowy, żonaty, 2 synów. Na szybowcach od 1949 roku wylatał 630 h., instruktor szybowcowy, na samolotach ma wylatanych 5 800 h. Posiadacz Złotej Odznaki z diamentem. W roku 1966 wicemistrz kraju. Startuje na szybowcu „Zugvogel 3B".



NANDOR OPITZ
WĘGRY

Lat 46, mieszka w Budapeszcie, instruktor lotnictwa sportowego, żonaty, ma dwóch synów. Na szybowcach od 1939 roku wylatał 2 500 h. Na samolotach ma wylatanych 1 200 h. Pięciokrotny rekordzista kraju, posiadacz Złotej Odznaki z 3 diamentami. Od roku 1948 w ścisłej czołówce mistrzostw krajowych, mistrz Węgier z roku 1961, 7 miejsce w roku 1967. Startuje na „A-15".



HORST RAKOWSKI
NRD

Lat 31, mieszka w Eisenhuettenstadt, mistrz ślusarski, żonaty, 3 dzieci. Na szybowcach od 1953 roku wylatał 1 100 h. Instruktor szybowcowy. Ma Złotą Odznakę z 3 diamentami. Sześciokrotnie ustanawiał rekordy krajowe. Zajął drugie miejsce w międzynarodowych mistrzostwach NRD w 1967 roku. Startuje na szybowcu „Foka-4".



ALF SCHUBERT
AUSTRIA

Lat 46, mieszka w Uttendrot, weterynarz, żonaty, 5 dzieci. Ma Złotą Odznakę z 3 diamentami, dwukrotnie ustanawia rekordy krajowe, aktualny mistrz Austrii w klasie otwartej. Startuje na szybowcu „BS-1B".



DAVID WEBB
KANADA

Lat 37, mieszka w St. Eustache, inżynier lotniczy, żonaty, 2 dzieci. Na szybowcach od 1955 roku wylatał 1 140 h., instruktor szybowcowy. Na samolotach wylatał 190 h. Ma Złotą Odznakę z 3 diamentami, ustanowił rekordy krajowe na trójkącie 300 km, w przelocie otwartym i docelowo-powrotnym. Mistrz kraju w latach 1963 i 64, wicemistrz w latach 1962, 66 i 67. W mistrzostwach świata w roku 1963 zajął 9 miejsce w klasie otwartej. Startuje na „BS-1B".



ROBERT WETLI
SZWAJCARIA

Lat 37, mieszka w Oberengstringen, handlowiec, żonaty, 3 dzieci. Na szybowcach od 1948 roku wylatał 880 h., instruktor szybowcowy, na samolotach ma wylatanych 180 h. Ustanowił rekordy krajowe na trójkątach 100 i 200 km. W mistrzostwach kraju zajął 3 miejsce w roku 1966 i 5 miejsce w 1967. Startuje na szybowcu „Diamant 18".



HARRO WOEDL
AUSTRIA

Lat 41, instruktor szybowcowy, żonaty. Od 1942 roku wylatał na szybowcach 3 000 h. Ma Złotą Odznakę z 3 diamentami, ustanowił rekordy krajowe w przelocie docelowo-powrotnym i na trójkącie 100 km. Dwukrotny mistrz Austrii w latach 1962 i 64, aktualny wicemistrz Austrii w klasie standard. W szybowcowych mistrzostwach świata w roku 1963 zajął 5 miejsce w klasie standard, zaś w roku 1965 w tej samej klasie był był 12. Startuje na „BS-1B".



WALTER VERGANI
WŁOCHY

Lat 38, mieszka w Mediolanie, handlowiec, kawaler. Na szybowcach od 1952 roku wylatał 1 400 h. Na samolotach ma wylatanych 60 h. Trzykrotny rekordzista kraju: w przelocie docelowo-powrotnym oraz na trójkątach 300 i 200 km. Posiadacz Złotej Odznaki z 3 diamentami. Mistrz kraju w latach 1962 i 67. W mistrzostwach świata w roku 1963 zajął 23 miejsce w klasie standard, w roku 1965 — 16 miejsce w klasie otwartej. Startuje na szybowcu „BS-1B".

Dalszy ciąg naszej informacji o zawodnikach startujących w mistrzostwach świata podamy za tydzień.

JAK BĘDZIEMY SIĘ SZKOLIĆ NA SAMOLOTACH

AEROKLUBOWI piloci samolotowi mają swój nowy program szkolenia samolotowego. Wraz z ligami samolotowymi, które równolegle wchodzą w życie, a o których pisaliśmy w poprzednim numerze, nowy program stanowi ważny etap w rozwoju szkolenia i sportu samolotowego. Program doskonali system zdobywania uprawnień wyszkoleniowych, wprowadzając jednocześnie do procesu wyszkolenia pilota sporo nowych uprawnień i elementów. Główną nowością jest jednak wprowadzenie do programu obowiązkowego licznych elementów i prób sportowych, jako niezbędnych dla uzyskania poszczególnych klas wyszkolenia. Nie praktykowaną dotychczas nowością jest też wprowadzenie odznak samolotowego pilota sportowego. Dużą wagę przywiązuje się do przygotowania teoretycznego uczniów i pilotów, szkolenia technicznego oraz organizacji szkolenia i treningu. Nowy program, precyzując zadania w procesie szkolenia, pozostawia jednak jednocześnie pewną swobodę instruktorom, głównie w określaniu ilości lotów, niezbędnych dla opanowania wyznaczonego zadania w zależności od indywidualnych postępów ucznia czy pilota. Zobowiązuje też **pilota** do przestrzegania ważności terminów lotów kontrolnych (KTP) i sprawdzających (LS).

Nowy program szkolenia powiązany jest ściśle z ligami samolotowymi i Całorocznymi Zawodami Samolotowymi. I to do tego stopnia, iż zdobycie określonych uprawnień czy klasy wyszkoleniowej równoznaczne jest ze zdobyciem odpowiednich umiejętności sportowych i awansem w zawodach całorocznych, które są, jak wiadomo, eliminacją do zawodów ligowych.

Mówiąc ogólnie, nowy program szkolenia samolotowego kładzie główny nacisk na wzrost umiejętności sportowych, nie zaniedbując jednocześnie spraw wyszkoleniowych, które są przecież podstawą wszystkich osiągnięć w lataniu samolotowym. Takie ustawienie działalności sprzętowo-wyszkoleniowej ma jeszcze jeden ogromny walor — pozwala do maksimum wykorzystać w sposób jak najbardziej właściwy i pożyteczny istniejące, nie za wielkie przecież, możliwości sportowo-resursowe, daje maksymalny efekt przy minimum nakładów. Pozwala mieć też realną nadzieję, iż do sportu garnąć się będzie coraz więcej pilotów. Nowa polityka kadrowa w zakresie szkolenia podstawowego każe sądzić, iż będą to piloci coraz młodsi. A przecież właśnie w młodości i właściwym procesie wieloletniego przygotowania leży źródło wielkich sukcesów, na które od lat czeka bogaty w tradycje polski sport samolotowy.

Przyjrzyjmy się bliżej nowemu programowi. Oczywiście będzie to z konieczności spojrzenie ogólne i wycinkowe, jako że nowy program szkolenia samolotowego zawiera aż 240 stron powielanego maszynopisu.

Zacznijmy od klas, których zdobywanie jest pierwszym etapem i celem szkolenia oraz podstawą podziału pilotów i wykładnikiem ich umiejętności wyszkoleniowo-sportowych. Rozróżnia się trzy klasy sportowe — trzecią, drugą i pierwszą. Posiadanie klasy sportowej upoważnia do noszenia odpowiedniej odznaki samolotowego pilota sportowego. By uzyskać poszczególne klasy, należy spełnić następujące wymagania:

III klasa — Brązowa Odznaka Samolotowego Pilota Sportowego. 1. Posiadanie kwalifikacji do lotów: w dzień co najmniej na jednym typie samolotu o ciężarze do 2 000 kG; na podstawową akrobację; nawigacyjnych w dobrych warunkach atmosferycznych. 2. Posiadanie licencji pilota samolotowego turystycznego i licencji radiotelefonisty pokładowego.

II klasa — Srebrna Odznaka Samolotowego Pilota Sportowego. 1. Posiadanie II klasy sportowej pilota. 2. Posiadanie kwalifikacji do lotów: grupowych; na holowanie szybowców i co najmniej 50 lotów holujących; połączonych ze zrzucaniem skoczków i co najmniej 20 lotów samodzielnych na zrzucanie skoczków; nawigacyjnych w średnich warunkach atmosferycznych; na średnią akrobację; nocnych-nadlotniskowych; w dzień co najmniej na dwóch typach samolotów o ciężarze do 2 000 kG. 3. Spełnienie prób sportowych P-A, P-N i P-L (o których za chwilę), stwierdzonych przez komisarza sportowego Aeroklubu PRL.

I klasa — Złota Odznaka Samolotowego Pilota Sportowego. 1. Posiadanie II klasy pilota samolotowego. 2. Posiadanie kwalifikacji do lotów: nawigacyjnych w trudnych warunkach atmosferycznych i lotów specjalnych w warunkach VFR w dzień (loty wykonane zgodnie z przepisami o lotach z widocznością przy niespełnieniu wszystkich wymogów co do warunków dla tych lotów, tzw. VFR-spec.); nocnych-nawigacyjnych VFR-spec.; na akrobację wyższą; połączonych ze startem i lądowaniem w terenach przygodnych. 3. Spełnienie prób sportowych P-A, P-N i P-L.

Jeśli chodzi o próby sportowe, to dzielą się one na: 1. Próbę akrobacji P-A, obejmującą lot akrobacyjny. 2. Próbę nawigacyjną P-N, obejmującą lot nawigacyjny na regularność po trasie o co najmniej dwóch odcinkach prostych i jednym łuku, połączony z odnajdywaniem znaków lub identyfikowaniem obiektów na podstawie zdjęć dostarczonych bezpośrednio przed startem. 3. Próbę lądowania P-L, obejmującą przyziemienie samolotu w wyznaczonym prostokącie.

A oto jakie próby sportowe musi wykonać pilot ubiegający się o drugą, a potem pierwszą klasę sportową.

PRÓBY SPORTOWE DO II KLASY

1. P-A — obejmuje wykonanie w czasie 8 minut w zakresie wysokości 1 200—500 m następującej wiązanki akrobacji: 1. Zakręt prawy o 360 stopni z przechyleniem 60 stopni. 2. Korkociąg lewy — 1 zwitka. 3. Zwrot bojowy w prawo. 4. Korkociąg prawy — 1 zwitka. 5. Zwrot bojowy w prawo. 6. Wywrót sterowany w prawo. 7. Pętla. 8. Przewrót prawy. 9. Zawrót prawy. 10. Wywrót sterowany w prawo. 11. Pętla. 12. Zakręt o 360 stopni z przechyleniem 60 stopni. 13. Beczka sterowana lewa. 14. Beczka sterowana prawa.

2. P-N — to zachowanie czasu przelotu poszczególnych odcinków z tolerancją 1 minuty od czasu lotu obliczonego oraz zachowanie tolerancji 3 minut w stosunku do czasu przelotu całej trasy. Ponadto na próbę tę składa się odnalezienie i prawidłowe zaznaczenie na mapie co najmniej jednego z trzech wyłożonych znaków lub zidentyfikowanie na podstawie zdjęć jednego z trzech obiektów na trasie przelotu. Minimalna długość trasy powinna odpowiadać 50 minutom lotu.

3. P-L — jest próbą, w której ocenie podlega dokładność przyziemienia w prostokącie o wymiarach 60 x 20 m, podzielonym na dwie równe części. Warunkiem spełnienia próby jest przyziemienie w pierwszym polu lub przyziemienie w dwóch kolejnych lotach w tym samym dniu co najmniej w drugim polu.

PRÓBY SPORTOWE DO I KLASY

1. P-A — obejmuje wykonanie w czasie 8 minut w zakresie wysokości 1 200 do 500 m następującej wiązanki akrobacji: 1. Przejście półbeczką sterowaną w lewo do lotu odwróconego. 2. Zakręt o 360 stopni w lewo w locie odwróconym. 3. Przejście półbeczką sterowaną w prawo do lotu normalnego. 4. Pół pętli odwróconej w dół. 5. Przewrót w lewo w pionie z położenia odwróconego z wyjściem do lotu odwróconego. 6. Półtorej beczki sterowanej w dowolną stronę. 7. Wywrót niesterowany w lewo. 8. Pętla normalna z niesterowaną beczką w lewo w górnym punkcie. 9. Zawrót w prawo. 10. Beczka niesterowana w prawo.

2. P-N — jest taka sama jak do II klasy, z tym, iż lot odbywa się w nocy i nie posiada łukowego odcinka. Tolerancja przelotu całej trasy wynosi 2 minuty, punkty zwrotne są kontrolowane a zachowanie określonej wysokości lotu, z tolerancją 50 m, kontrolowane jest za pomocą barogramki.

3. P-L — wykonywana jest podobnie jak przy zdobywaniu II klasy, z tym iż długość prostokąta zmniejszona jest do 40 m, co oznacza, że poszczególne pola tego prostokąta są kwadratami o bokach po 20 m.

Tyle o najważniejszych i charakterystycznych zmianach w porównaniu ze starym typowo wyszkoleniowym programem sprzed dziesięciu lat. Warto jednak jeszcze zapoznać się z pewnymi liczbami wynikającymi ze szkolenia według nowego programu. Przedtem zaznaczyć tylko trzeba, iż uczniów pilotów szkolących się do licencji pilota turystycznego, licencji radiotelefonisty pokładowego i III klasy pilota sportowego dzieli się na trzy grupy: bez przygotowania szybowcowego, szybowników kategorii „C" z co najmniej 10-godzinnym nalotem i pilotów szybowcowych II klasy. Podział ten wiąże się z wyznaczaniem różnej ilości lotów potrzebnych do opanowania określonego zadania. Sumarycznie na przerobienie tej części wyszkolenia uczniowie piloci potrzebują: z grupy I — minimum 115 lotów z instruktorem i samodzielnych w czasie 36 godzin 30 min, średnio — 140 lotów w czasie 45 godz., z grupy II — minimum 96 lotów i 33 godz., średnio — 110 lotów i 40 godz.; z grupy III — minimum 70 lotów i 24 godz., średnio — 80 lotów i 25 godz.

Podobne zestawienie lotów, służących wyszkoleniu pilotów do licencji pilota zawodowego II klasy oraz pilota sportowego II klasy, przedstawia się następująco: ilość lotów z instruktorem i samodzielnych — minimum 130—123, średnio 151—144, w czasie odpowiednio 46 godz. — 42 godz. 30 min (minimum) i 54 godz. — 51 godz. (średnio). Wartości minimalne przeznaczone są dla pilotów szybowcowych posiadających kwalifikacje do wykonywania akrobacji pełnej.

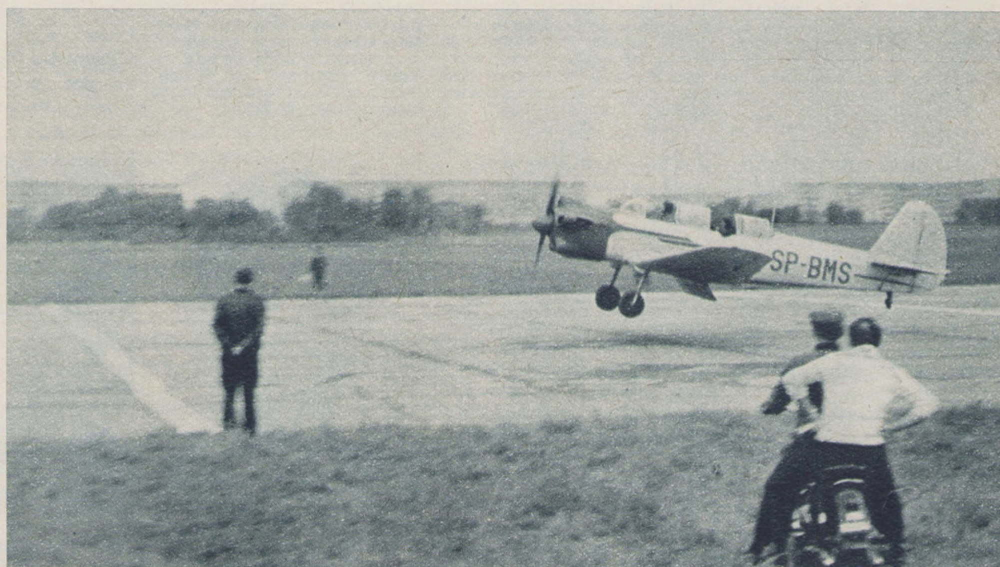
Zestawienie lotów w szkoleniu pilotów do I klasy sportowej zamyka się ogólnie liczbami: ilość lotów z instruktorem i samodzielnych — minimum 62—56, średnio 77—67, w czasie odpowiednio 32 godz. 30 min. — 29 godz. (minimum) i 39 godz. — 34 godz. (średnio). Różnice znów powstają podczas zdobywania uprawnień do akrobacji, którą szybownicy, posiadający kwalifikacje do wykonywania pełnej odwróconej akrobacji na szybowcach, mogą posiąść po odbyciu minimalnej ilości lotów.

Warto też dodać, że nowy program szkolenia samolotowego obejmuje poza klasami określone szkolenie dodatkowe. Dzieli się ono na dwie części. Pierwsza to szkolenie do **uprawnień** dodatkowych wpisywanych do licencji, takich jak szkolenie na samolocie wielosilnikowym, loty według przyrządów (IFR) oraz szkolenie instruktorów do II i I klasy. Drugą częścią szkolenia dodatkowego jest szkolenie do dodatkowych **kwalifikacji** pilotażowych. Ta część obejmuje: szkolenie na nowym typie samolotu, akrobację wyczynową, akrobację zespołową i loty agrotechniczne (!).

Na zakończenie przypomnijmy, iż nowy program szkolenia samolotowego został opracowany w Dziale Szkolenia Zarządu Głównego Aeroklubu PRL przez mgra Jerzego Adamka i Andrzeja Pazio, przy współpracy Mieczysława Dąbkowskiego, Jerzego Derkowskiego, Zdzisława Dudzika, mgra Wacława Kozielskiego, Waldemara Kwiatkowskiego, Zbigniewa Kwiczali i inż. Romana Zabiełły. Uzupełnienia dokonane zostały przez Dział Szkolenia ZG APRL i Inspektorat Personelu Lotniczego CZLC.

Nowy program szkolenia zatwierdzony został zgodnie z paragrafem 6 zarządzenia ministra Komunikacji w sprawie organizacji państwowego nadzoru nad lotnictwem cywilnym (M. P. Nr. 37, poz. 187). Program obowiązuje w ośrodkach, aeroklubach regionalnych i oddziałach LZUG Aeroklubu PRL od 1 maja br. zgodnie z zarządzeniem prezesa APRL nr 14/68 z 2 kwietnia br.

HENRYK KUCHARSKI



Główną nowością nowego programu szkolenia samolotowego jest wprowadzenie do niego licznych elementów i prób sportowych. Na zdjęciu: Jak-18 wykonuje próbę lądowania w wyznaczonym polu.
Foto autora

WOJSKA SZPIEGOWSKO-DYWERSYJNE USA

OSTATNIO prasa amerykańska i zachodnioniemiecka coraz więcej miejsca poświęca wojskom specjalnym. Reklama ta potrzebna jest politykom Pentagonu, aby przekonać amerykańskiego podatnika, że pieniądze płacone przezeń na utrzymanie tych wojsk nie idą na marne.

Bacznemu obserwatorowi rzuca się w oczy szybki rozwój amerykańskich wojsk specjalnych. Jeśli bowiem w 1952 r. istniały zaledwie dwie grupy liczące w sumie 2000 żołnierzy, to w 1967 r. było ich już siedem w składzie ponad 25 tysięcy osób. Wzrost liczebny wspomnianych wojsk jest ściśle związany z koncepcją strategiczną „elastycznego reagowania", przewidującą — równolegle z przygotowaniami do ogólnoświatowej wojny termojądrowej — możliwość wywoływania konfliktów lokalnych bez użycia lub z ograniczonym użyciem broni nuklearnej.

Oficjalni przedstawiciele Pentagonu utrzymują, że wojska specjalne przeznaczone są do prowadzenia działań partyzanckich w przypadku, jeśli nieprzyjaciel zajmie ich terytorium. W rzeczywistości jednak — jak podkreśla prasa amerykańska — zadaniem ich jest prowadzenie akcji dywersyjno-wywiadowczych, działalności wywrotowej przeciwko ruchom narodowo-wyzwoleńczym, przeciwko krajom socjalistycznym zarówno podczas wywoływania konfliktów zbrojnych, jak też i w czasie pokojowym, szczególnie zaś w okresie ostrego napięcia sytuacji międzynarodowej.

Najlepiej świadczą o tym fakty. Podczas kryzysu w rejonie Morza Karaibskiego 8 grupa specjalna natychmiast skierowana została w rejon Panamy i znajduje się tam nadal. Część żołnierzy tej grupy uczestniczyła w desancie na Kubę. Po rozpoczęciu działań wojennych w Wietnamie skierowano tam 5 grupę specjalną. Uzupełnia ją 1 grupa specjalna stacjonująca w bazie amerykańskiej na Okinawie. Jedna z grup (10) stale znajduje się na terenie Niemieckiej Republiki Federalnej. Warto podkreślić, że w okresie rozruchów na Węgrzech grupa ta przerzucona została na południe NRF do miasteczka Bad-Tölz.

Wojska specjalne dzielą się na siedem grup, z których trzy stacjonują na terenie USA, jedna — jak już wspomniano — w strefie Kanału Panamskiego i po jednej w NRF, Wietnamie i na Okinawie. Ponadto cztery podobne grupy pozostają w rezerwie armii i gwardii narodowej.

W skład każdej grupy wchodzi sztab, kompania sztabowa, cztery kompanie specjalne, kompania łączności i kompania lotnictwa wojsk lądowych. Grupa liczy w sumie około 2000 ludzi. Podstawowym ogniwem bojowym jest kompania specjalna. Jak informował dziennik „New York Times", każda kompania ma w swym składzie pododdział administracyjny, pododdział operacyjny „C", trzy pododdziały operacyjne „B" i dwanaście pododdziałów operacyjnych „A".

Pododdział „C", w składzie 18 oficerów, podoficerów i szeregowców, przeznaczony jest do kierowania pododdziałami „B" i „A". Dowódca pododdziału jest na etacie podpułkownika. Pododdział „B", liczący 23 osoby, kieruje działaniami 2—4 pododdziałów „A". Pododdziały „A" przeznaczone są do wykonywania najróżniejszych zadań dywersyjno-szpiegowskich.

Każdy pododdział „A" liczy 12 ludzi. Prasa amerykańska informowała, że w skład tego pododdziału wchodzi dowódca (kapitan), jego zastępca (porucznik) i dziesięciu podoficerów i szeregowców różnych specjalności, łącznie ze specjalistą w zakresie organizacji i prowadzenia działań bojowych, specjaliści lekkiego i ciężkiego uzbrojenia, wywiadowcy, minerzy, radiotelegrafiści i medyk.

Ponadto, każdy pododdział posiada „specjalistę do prowadzenia wojny psychologicznej" i rozpowszechniania prowokacyjnej literatury.

Do pracy szpiegowskiej i dywersyjnej w ramach pododdziałów specjalnych werbowani są w zasadzie ochotnicy — czyli po prostu najemnicy, którzy ukończyli 20 rok życia. Zawierają oni z Pentagonem specjalne kontrakty.

Pierwszeństwo mają kandydaci wywodzący się z środowisk reakcyjnych. Szczególnie dużo uwagi, przy werbowaniu, poświęca się zdrajcom ojczyzny, uciekinierom z państw socjalistycznych, którzy dobrze znają zwyczaje, obyczaje i sytuację w tym lub innym kraju.

Tak, na przykład, 10 grupa specjalna stacjonująca w Bad-Tölz posiada w swoim składzie pododdziały „rosyjskie", „ukraińskie" „węgierskie", „polskie", „czeskie", „słowackie" i inne.

Każdy pododdział „A" ma bardzo różnorodne uzbrojenie — karabiny maszynowe, karabiny automatyczne, pistolety maszynowe, lekkie granatniki i specjalną broń z tłumikami.

Ostatnio pododdziały rozpoczęły szkolenie w zakresie użycia małokalibrowej broni jądrowej oraz środków chemicznych i bakteriologicznych.

Każdy pododdział posiada na wyposażeniu różnorodne środki łączności radiowej — bliskiego zasięgu (wewnątrz pododdziału) i dalekiego zasięgu, różne urządzenia elektroniczne itp. W skład ich wyposażenia wchodzą również narzuty maskujące, obuwie specjalne, noże, liny.

Z uwagi na specjalny charakter grup podstawą szkolenia stanu osobowego jest przygotowanie indywidualne. Opisując proces szkolenia bojowego 7 grupy w Fort Bragg, korespondent „New York Times" zauważył, że trwa on 44 tygodnie, przy czym 8 tygodni — to szkolenie wstępne. W tym czasie żołnierze uczą się strzelać, minować, skakać ze spadochronem, obsługiwać środki łączności, poznają sposoby i metody dokonywania dywersji, aktów terroru, wykonywania zadań wywiadowczych.

Po zakończeniu szkolenia wstępnego każdy kandydat przechodzi wyższy kurs specjalistyczny. Potem dopiero określa się jego przydatność do służby w wojskach specjalnych.

Z kolei następuje doskonalenie w zakresie swojej specjalności i opanowywania pokrewnej. W ciągu 44 tygodni szkolenia uczy się ich sposobów zabijania zza węgła, zatruwania wody w studniach, wysadzania mostów i innych ważnych obiektów. Z informacji prasowych wynika, że dowództwo żąda, aby „każdy żołnierz i oficer umiał zabijać gołymi rękami".

Szkolenie bojowe wojsk specjalnych jest ściśle związane ze specyfiką tych teatrów działań wojennych, na które mają być one w przyszłości przerzucone.

Czasopismo „Time" informowało, że żołnierze i oficerowie 10 grupy stacjonującej w Bad-Tölz w NRF uczą się języków narodów wschodnioeuropejskich. Poznają oni zwyczaje i obyczaje oraz stosunki panujące w danych krajach, a ponadto muszą też znać rozmieszczenie poszczególnych miast i ulic, najważniejsze pomniki i zabytki, największych pisarzy, kompozytorów, poetów, a nawet teksty popularnych piosenek.

Każdego miesiąca żołnierze wykonują po trzy — cztery zadania praktyczne. Skaczą w nocy ze spadochronami w różnym terenie, wysadzani są z okrętów podwodnych i kutrów torpedowych na brzeg lub przerzucani samolotami z lotniskowców na pełne morze, uczą się dokonywania różnych aktów dywersji i robienia zdjęć fotograficznych pod wodą. Celem przyzwyczajenia do działań w dowolnych warunkach klimatycznych dywersanci trenują w różnych rejonach USA oraz w innych krajach, uczą się rozróżniać rośliny jadalne od niejadalnych, bronić się przed dzikimi zwierzętami i wężami jadowitymi, żywić się na pustyni, w bagnach, w górach, dżungli, przebywać w warunkach silnej zamieci śnieżnej i trzaskających mrozów.

Stan osobowy wojsk specjalnych przechodzi również kurs instruktorski w zakresie szkolenia agentów spośród miejscowej ludności, którzy byliby w stanie samodzielnie dokonywać aktów sabotażu, organizować sieć szpiegowską i różne bandy kontrrewolucyjne.

W toku szkolenia dywersantom wpaja się najbardziej reakcyjne poglądy polityczne, nienawiść do komunizmu i narodów państw socjalistycznych, wyzwala się u nich instynkty zbrodnicze, wmawia się, że są „ludźmi szczególnego pokroju".

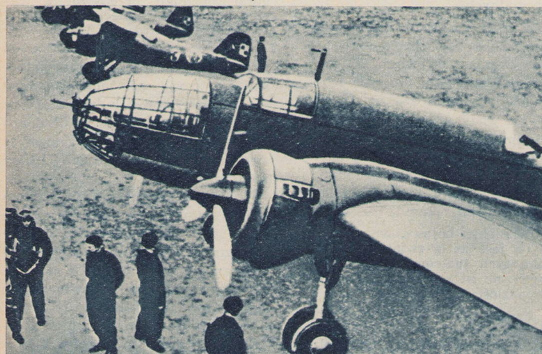
Analogiczne formacje wojsk specjalnych istnieją również w lotnictwie i marynarce wojennej. Prasa zachodnia informuje, że w lotnictwie USA bazującym na terenie NRF istnieje 7 eskadra „komandosów lotniczych". Eskadra ta wyposażona jest w samoloty różnych typów (C-47, C-123 i U-10), przy pomocy których można przerzucać dywersantów. Personel eskadry opanował co najmniej po cztery obce języki.

Przytoczone wyżej fakty świadczą dobitnie o tym, jak szeroką działalność wywrotową rozwinął Pentagon przeciwko miłującym wolność narodom.

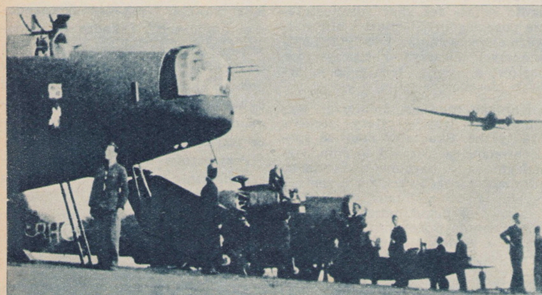
L.H.



LOTNICTWO POLSKIE NA FRO



Samoloty bombowe P-37 „Łoś" na lotnisku polowym w 1939 r.

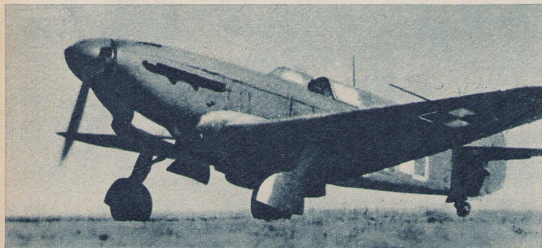


Samoloty 300 dywizjonu bombowego „Ziemi Mazowieckiej" na lotnisku w W. Brytanii.



Lotnicy 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa" na lotnisku w Grigoriewskoje, w dniu otrzymania sztandaru. Niżej: Samolot myśliwski typu „Jak".

Zdjęcia archiwalne



Ppłk mgr IZYDOR KOLIŃSKI

O świcie 1 września 1939 r. ogień armatni pancernika „Schleswig-Holstein" na Westerplatte oraz bomby „Luftwaffe" na miasta polskie i uderzenie armii hitlerowskich postawiło naród polski w obliczu wojny.

W chwili agresji niemieckiej polskie lotnictwo wojskowe składało się z kilku ośrodków szkolenia, brygady bombowej, brygady pościgowej, dywizjonu morskiego i 28 eskadr towarzyszących poszczególnym armiom na froncie. Z ogólnej liczby 745 samolotów w jednostkach bojowych było około 400 maszyn, a stan osobowy wynosił ogółem 16 000 ludzi.

Wszystkie jednostki były wyposażone w samoloty polskiej produkcji typu P-37 „Łoś", P-7, P-11, P-23 „Karaś", R-XIII, RWD-8. Sprzęt ten, z wyjątkiem bombowców „Łoś", ustępował jakościowo samolotom lotnictwa niemieckiego. Ponadto lotnictwo niemieckie miało kilkakrotną przewagę liczebną. Mimo to lotnicy polscy walczyli po bohatersku. Wady przestarzałego sprzętu nadrabiali wysokimi kwalifikacjami pilotażowymi i odwagą. Często klucz myśliwców albo para, a nawet jeden, atakowały ugrupowania złożone z kilkunastu bombowców Luftwaffe.

Wszystko to sprawiało, że nieprzyjaciel ponosił duże straty. We wrześniowych walkach powietrznych myśliwcy nasi zniszczyli 126 samolotów niemieckich, a załogi bombowe zestrzeliły 11 maszyn. Ponadto kilkadziesiąt samolotów zestrzeliła artyleria przeciwlotnicza. Ze źródeł niemieckich wynika, że straty bezpowrotne Luftwaffe w Polsce wynoszą ok. 285 samolotów, a prawie drugie tyle maszyn zostało uszkodzonych. Ponadto niemało ucierpiały od ognia naszych samolotów, zwłaszcza brygady bombowej, kolumny pancerne i zmechanizowane przeciwnika, pozostawiając po drogach wiele sprzętu bojowego i ludzi. Straty zadane napastnikowi były niewątpliwie duże, ale również lotnictwo polskie doznało dotkliwych strat. W ciągu pierwszych dwóch tygodni wojny uległo ono rozbiciu w 70% i straciło wielu dzielnych pilotów. Po kampanii wrześniowej większość pozostałego stanu osobowego lotnictwa znalazła się we Francji, W. Brytanii i w Związku Radzieckim. Wszyscy opuścili kraj z myślą kontynuowania walki wszędzie tam, gdzie toczyły się boje z hitlerowskimi Niemcami.

Lotnicy, którzy pozostali w kraju i uniknęli obozów, włączyli się do pracy konspiracyjnej w ruchu oporu. To oni organizowali akcje dywersyjne na lotniskach wroga, organizowali łączność i przejmowanie zrzutów lotniczych dla partyzantów. Wreszcie ludzie ci czynili przygotowania do przejęcia w odpowiedniej chwili całej bazy materiałowo-technicznej, będącej podstawą odbudowy lotnictwa polskiego. Warunki takie powstały dopiero w drugiej połowie 1944 roku i na początku 1945 roku, gdy żołnierze bratniej Armii Radzieckiej i Wojska Polskiego wyzwolili nasz kraj.

Zanim jednak zaistniała taka sytuacja, utworzono na emigracji we Francji i W. Brytanii oraz w Związku Radzieckim wiele polskich jednostek lotniczych, które wniosły poważny wkład w dzieło wspólnego zwycięstwa nad Niemcami hitlerowskimi.

WE FRANCJI I W. BRYTANII

OŚRODKIEM organizacji lotnictwa polskiego we Francji było lotnisko Le Bron pod Lyonem. Tu utworzono Centrum Wyszkolenia Lotniczego, stąd 28 marca 1940 roku wystartowała na front pierwsza grupa 18 polskich pilotów.

Prócz Lyonu lotnicy polscy rozmieszczeni byli na lotnisku Le Bourget pod Paryżem, w rejonie Tuluzy, w miejscowościach Salon i Clermont Ferrand. Ponadto grupy lotników polskich przeszkalano we francuskich szkołach lotniczych. Pod koniec maja 1940 roku w szeregach lotnictwa polskiego we Francji było 6863 ludzi, ale nie było ono wówczas przygotowane w całości do działań bojowych, gdyż dywizjon bombowy i rozpoznawczy znajdowały się w stadium organizacji.

W walkach wzięło udział tylko lotnictwo myśliwskie w składzie: 1 dywizjon „Warszawski" dowodzony przez mjra Kępińskiego i 17 kluczy przydzielonych do dywizjonów francuskich. Ogółem walczyło około 136 pilotów na samolotach francuskich.

Walki lotników polskich we Francji w 1940 roku — to jedno nieprzerwane pasmo dalszych poświęceń i odwagi. Ogółem w obronie Francji lotnicy polscy zestrzelili 51 samolotów nieprzyjacielskich na pewno i 3 prawdopodobnie, a 6 maszyn uszkodzili.

Jeśli uwzględnić, że działania obronne trwały sześć tygodni — to wyniki te trzeba uznać za kolejny sukces. Polscy lotnicy po raz drugi w tej wojnie stawili mężny opór na drodze podbojów hitlerowskich i wykazali wielką ofiarność w walce na obczyźnie o wolność Ojczyzny.

Po klęsce Francji lotnictwo polskie było organizowane w W. Brytanii. W lipcu i pierwszych dniach sierpnia 1940 r. na lotniskach Bramcote (Warwickshire), Leconsfield i Northolt rozpoczęto formowanie 4 dywizjonów polskich:

- 300 dywizjon bombowy „Ziemi Mazowieckiej";
- 301 dywizjon bombowy „Ziemi Pomorskiej";
- 302 dywizjon myśliwski „Poznański"
- 303 dywizjon myśliwski „im. T. Kościuszki".

Dywizjony myśliwskie, 302 pod dowództwem ppłka Mieczysława Mümlera i 303 pod dowództwem mjra Zdzisława Krasnodębskiego, a później por. Witolda Urbanowicza, już w sierpniu przystąpiły do działań w Battle of Britain.

W bitwie tej, trwającej do końca października 1940 roku, szczególnie wsławił się dywizjon 303, który odniósł największe sukcesy ze wszystkich angielskich dywizjonów, biorących udział w tych działaniach, zestrzeliwując 110 samolotów niemieckich.

Również zasłynęli w tym okresie piloci dywizjonu 302 i około 50 Polaków walczących w dywizjonach angielskich. Ogółem Polacy zestrzelili wówczas 203 samoloty nieprzyjaciela na pewno, 35 prawdopodobnie, a 36 uszkodzili, co stanowiło ponad 10 proc. całości strat niemieckich w tym okresie. Do końca 1940 roku i w 1941 r. sformowano jeszcze dziesięć dywizjonów pols-

kich: dwa bombowe - 304 i 305, sześć myśliwskich — 306 i 307, 308, 315, 316, 317 oraz dwa myśliwsko-rozpoznawcze — 309 i 318. Ponadto utworzono polski zespół transportowy dla przeprowadzania samolotów nad Afryką i Atlantykiem oraz rozprowadzania ich na terytorium W. Brytanii. Ostatnią, piętnastą, polską jednostką lotniczą na Zachodzie był 663 dywizjon obserwacyjny, sformowany w ramach II korpusu działającego we Włoszech. Oprócz tego w W. Brytanii została utworzona w Peables (Szkocja), a następnie przeniesiona do Weston-Super-Mare Wyższa Szkoła Lotnicza, Polska Szkoła Techniczna w Halton, szkoły podstawowego pilotażu w Newton i Hucknall oraz ośrodki doskonalenia bojowego Grangemouth, Ballado Bridwe i Bramcote. Początkowo polskie dywizjony były wyposażone w sprzęt brytyjski typu „Spitfire", „Hurricane", „Defiant", „Wellington" i inne, a później otrzymały również częściowo samoloty amerykańskie. W sumie w polskich jednostkach bojowych było około 250 samolotów. Stan osobowy lotnictwa pod koniec wojny wynosił około 14 tys. osób.



Polska flaga nad Berlinem, rok 1945.

Zdjęcie archiwalne — WAF

Dywizjony polskie zarówno myśliwskie, jak i bombowe, brały udział we wszystkich fazach wojny na Zachodzie od sierpnia 1940 r. do maja 1945 r., we wszystkich rodzajach zadań i walk toczonych w ciągu tych pięciu lat. Dywizjony bombowe wykonywały kilkugodzinne loty nad Essen, Düsseldorf, Hamburg, Berlin, Rostock, Wilhelmshafen i inne ważniejsze centra gospodarczo-militarne nieprzyjaciela.

Ponadto kilkunastu lotników pod dowództwem kpt. S. Skalskiego wzięło udział, wiosną 1943 r. w operacji tunezyjskiej przy likwidacji niemieckiego „Afrika Korpus".

Podczas następnych dwóch lat wojny dywizjony polskie wspierały inwazję w Normandii oraz wykonywały zadania w ramach operacji lądowych i powietrznych wojsk sojuszniczych.

W tym czasie lotnicy polscy zwalczali także pociski V-1, lecące na Londyn oraz również wykonywali ataki na okręty podwodne i statki nieprzyjaciela. Na przykład 304 dywizjon zaatakował 34 okręty podwodne, z czego jako zatopione przyznano mu 2 okręty oraz 5 uszkodzonych. Wreszcie 301 eskadra specjalna, utworzona z 301 dywizjonu bombowego, wykonywała zrzuty dla partyzantów w Polsce, zwłaszcza w okresie Powstania Warszawskiego oraz dla partyzantów innych państw okupowanych przez Niemcy.

Ogółem polskie dywizjony bombowe wykonały 12 786 zadań bojowych w czasie 73 000 godzin oraz zrzuciły 15 000 ton bomb i min. Z kolei myśliwcy zestrzelili w tym okresie kilkaset samolotów przeciwnika. Poza tym polskie załogi jednostek transportowych na trasach nad Afryką i Atlantykiem przeprowadziły 12 634 samoloty, przewiozły 25 000 ludzi i 1 800 ton różnych materiałów.

Dane te świadczą niewątpliwie o wielkiej intensywności działań polskich dywizjonów sformowanych w W. Brytanii, ale nie na tym kończy się udział polskich jednostek lotniczych w II wojnie światowej.

RAZEM Z ARMIĄ RADZIECKĄ

UTWORZENIE pierwszych jednostek ludowego lotnictwa polskiego na bratniej ziemi radzieckiej otwiera nowy etap walki naszych lotników z hitlerowskim najeźdźcą. Jednostki te, wspólnie z Siłami Powietrznymi Armii Radzieckiej, brały aktywny udział w wyzwoleniu Polski i zdobyciu Berlina.

Pierwszą eskadrę polskiego lotnictwa w ZSRR utworzono w Grigoriewskoje w lipcu 1943 r., pod dowództwem kpt. Wacława Kozłowskiego. W dniu 20 sierpnia 1943 roku eskadrę tę przeformowano na 1 pułk lotnictwa myśliwskiego, któremu w październiku tegoż roku nadano nazwę „Warszawa". W kwietniu 1944 roku powstał 2 pułk nocnych bombowców „Kraków" i 103 samodzielna eskadra łącznikowa przy Sztabie 1 Armii Polskiej. W czerwcu tegoż roku pułk „Warszawa" pod dowództwem ppłk. Jana Tałdykina i pułk „Kraków" dowodzony przez płka Józefa Smagę przeniesiono z miejscowości Grigoriewskoje na lotnisko Gostomel pod Kijowem. W tym czasie rozpoczęto również szkolenie polskich lotników w szkołach lotniczych Armii Radzieckiej w Jegoriewsku w Greczówce, Czkałowie, Wolsku, Buguruslanie i Seroczyńsku, a później w Krasnym Kucie i w m. Engels.

Formowanie lotnictwa polskiego weszło w nową fazę z chwilą wyzwolenia przez Armię Radziecką i 1 Armię Wojska Polskiego w lipcu 1944 r. wschodniej Polski i utworzenia przez Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego — Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego. Wówczas to, przy wydatnej pomocy społeczeństwa, odbudowuje się zniszczone przez okupanta lotniska.

Pierwsze bojowe samoloty polskie 1 pułku myśliwskiego „Warszawa" wylądowały na ziemi ojczystej w m. Dys pod Lublinem, 17 sierpnia 1944 r. W ślad za nimi przybył również do kraju 2 pułk nocnych bombowców „Kraków" i pułk lotnictwa szturmowego. 30 sierpnia 1944 r. wspomniane pułki połączono w jedną dywizję lotniczą.

We wrześniu 1944 r. rozpoczęto organizowanie 1 polskiego mieszanego korpusu lotniczego, składającego się z trzech dywizji — 1 bombowej, 2 szturmowej i 3 myśliwskiej. W następnych miesiącach sformowano kilka innych jednostek, a w grudniu tegoż roku utworzono w Zamościu szkołę lotniczą i rozpoczęto szkolenie pilotów i innych specjalistów lotniczych. 13 kwietnia 1945 r. szkołę tę zreorganizowano i sformowano dwie istniejące do dziś szkoły — Techniczną Szkołę Lotniczą w Zamościu i Oficerską Szkołę Lotniczą w Dęblinie, z których ostatnia przejęła piękne tradycje istniejącej tam przed wojną szkoły lotniczej. Do służby w lotnictwie powołano wówczas wielu lotników przedwojennych i setki młodych entuzjastów latania. W tym czasie przystąpiono również do odbudowy lotnictwa cywilnego.

Organizowanie lotnictwa w kraju zniszczonym wojną nie było łatwe. Wszechstronną pomoc w tej dziedzinie okazał nam Związek Radziecki, zwłaszcza na odcinku szkolenia kadr i wyposażenia lotnictwa w samoloty.

Działania bojowe ludowego lotnictwa polskiego rozpoczęte zostały 23 sierpnia 1944 r. wyprawą pułku myśliwskiego i szturmowego na stanowiska ogniowe nieprzyjaciela w rejonie Warki. Od tego czasu do końca wojny żołnierz 1 armii Wojska Polskiego wspierany jest przez własne lotnictwo.

We wrześniu 1944 r. lotnictwo to wykonywało zadania na korzyść 1 armii WP i oddziałów powstańczych walczących w Warszawie, bombardując stanowiska ogniowe nieprzyjaciela oraz dokonując zrzutów broni i żywności dla powstańców; łącznie z lotnictwem radzieckim zrzucono około 150 ton materiałów.

Od sierpnia 1944 r. do stycznia 1945 r. 1 polska dywizja lotnicza, przemianowana później na 4 mieszaną dywizję lotniczą, wspólnie z lotnictwem radzieckim brała udział w walce nad środkową Wisłą i znacznie przyczyniła się do wyzwolenia Warszawy. W lutym i marcu 1945 r. dywizja ta walczyła na Pomorzu, a w kwietniu uczestniczyła w operacji berlińskiej. W walkach pod Berlinem oprócz dywizji lotniczej wzięło udział jeszcze sześć pułków sformowanego pod koniec wojny 1 mieszanego korpusu lotniczego. Ogółem walczyło tam ponad 300 samolotów ludowego lotnictwa polskiego.

Na szlaku od Wisły do Łaby od bomb i kul naszych samolotów nieprzyjaciel stracił wiele sprzętu bojowego: samolotów, czołgów, moździerzy i dział artyleryjskich, wagonów, parowozów, barek, samochodów i setki wozów taboru konnego. Ponadto eskadry nasze obezwładniały czasowo dziesiątki baterii artyleryjskich, zniszczyły kilkadziesiąt składów amunicyjnych oraz rozbiły liczne ugrupowania wojsk nieprzyjaciela, z tego setki żołnierzy hitlerowskich pozostało na polu bitwy na zawsze.

Nad Łabą i Hawelą lotnicy nasi spotkali się w powietrzu z polskimi lotnikami, walczącymi z hitlerowskim najeźdźcą w armiach sojuszniczych na Zachodzie. Było to w ostatnich dniach II wojny światowej, w której lotnictwo polskie bez przerwy od samego początku walczyło i odegrało poważną rolę. I chociaż w tragicznych dniach września 1939 roku lotnictwo nasze wraz z całą armią poniosło klęskę, to jednak do końca wojny nie było ani jednego roku, w którym by nie brało ono udziału w walkach z hitlerowskim najeźdźcą. Krzyżując swe skrzydła z hitlerowską Luftwaffe w kampanii wrześniowej 1939 r. nad Polską oraz w następnych latach na frontach zachodnich i na froncie wschodnim, lotnicy nasi zestrzelili w powietrzu i zniszczyli na lotniskach około 1000 samolotów, co odpowiada mniej więcej liczbie połowy maszyn skierowanych przez Niemców na początku wojny na Polskę. Ponadto lotnicy nasi zestrzelili 190 pocisków V-1 oraz zniszczyli dużą ilość różnego sprzętu bojowego w działaniach morskich i operacjach naziemnych.

Wkład lotnictwa polskiego w zwycięstwo należy również mierzyć ofiarą życia i krwi około dwóch i pół tysiąca lotników poległych na szlakach podniebnych.

Wyniesione z wojny doświadczenia, przykłady bohaterskiej postawy i woli walki naszych lotników o wolność Ojczyzny — to piękne karty, jakie wpisało lotnictwo polskie do historii wojny wyzwoleńczej naszego narodu. Dziś na tych tradycjach uczy się i szkoli młode pokolenie polskich pilotów, które czerpie z bogatej skarbnicy doświadczeń tamtych dni oraz kontynuuje i pomnaża te tradycje w służbie Polski Ludowej budującej socjalizm.

Reorganizacja lotnictwa cywilnego w Bułgarii

W wyniku ostatnio dokonanych zmian w organizacyjnej strukturze lotnictwa cywilnego w Bułgarii, towarzystwo TABSO otrzymało obecnie nową nazwę BAŁKAN. Przedsiębiorstwo to zajmować się będzie regularnymi przewozami pasażerskimi i towarowymi. Jednocześnie utworzone zostało przedsiębiorstwo BULAIR, które będzie zajmować się organizacją przewozów czarterowych. Pierwszym kontraktem nowego przedsiębiorstwa jest umowa o przewozie pielgrzymów z Rabatu (Maroko) poprzez Tripolis (Libia)) do Dżeddy (Arabia Saudyjska). Powołano również do życia przedsiębiorstwo p. n. „Lotnictwo rolnicze".

IRAN

● W dniu 6 kwietnia br. nastąpiło otwarcie linii lotniczych Teheran — Moskwa — Londyn. Tego dnia przyleciał do Moskwy samolot Boeing-727 linii „Iran Air".

NORWEGIA

● Międzynarodowa federacja zrzeszeń pilotów (IFALPA) na swej dorocznej konferencji, która odbyła się w Oslo, zaaprobowała m. in. zalecenie, aby na wszystkich pasażerskich samolotach odrzutowych znajdowała się załoga 3-osobowa, a na samolotach rozwijających prędkości naddźwiękowe — załoga 4-osobowa.

WŁOCHY

● Włoskie linie lotnicze „Alitalia" postanowiły utrzymywać codziennie połączenie na szlaku Turyn — Mediolan — Frankfurt nad Menem.

ANGLIA

● Na lotnisku Heathrow pod Londynem tuż po starcie silnik jednego z samolotów pasażerskich stanął w płomieniach. Pilot zdołał jednak zaczynającą się palić maszynę posadzić na pasie. Spośród 126 próbujących wyskoczyć z samolotu pasażerów zginęło 5 osób, zaś 30 odwieziono do szpitala. Jest to pierwszy przypadek uratowania się tak wielkiej liczby pasażerów z płonącego samolotu.

NRF

● Podstawowym politycznym rezultatem debaty parlamentarnej nad budżetem NRF na rok 1968 (rekordowa suma: 80 mld marek) jest potwierdzenie tendencji do dalszego wzmocnienia budżetu ministerstwa obrony, co się wyraża w rozwijaniu arsenału środków przenoszenia broni jądrowej. Zdaniem ministra Schroedera uzbrojenie Bundeswehry w rakiety jest częścią „nowej polityki wschodniej", najzupełniej zgodną z jej założeniami.



PREZYDENT FRANCJI NA POKŁADZIE „MYSTERE-20"

Wizytę na międzynarodowych targach w Lyonie złożył prezydent Francji generał Charles de Gaulle. Na lotnisko pod Lyonem prezydent przyleciał na pokładzie dwusilnikowego samolotu odrzutowego „Mystere-20", jakie są w dyspozycji specjalnej jednostki łącznościowej. Samolotami tymi posługują się członkowie rządu i wysocy funkcjonariusze państwowi. Był to pierwszy lot prezydenta de Gaulle'a samolotem „Mystere-20". Na zdjęciu — gen. de Gaulle na lotnisku lionskim.

NOWE REKORDY LOTNICZE FAI

Ostatni biuletyn informacyjny Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI), datowany 1.I. — 31.III. 1968 r., przyniósł szereg informacji o zatwierdzeniu nowych rekordów świata i próbach ich ustanawiania.

W klasie C (samoloty) zatwierdzone zostały rekordy:

● Odległość na trasie zamkniętej: Max Conrad (USA), 3—4 lutego 1968 r. na samolocie Piper „Aztec" — 6 357,48 km.

● Wysokość z obciążeniem 1 000 kG: A. Fiodotow (ZSRR), 5 października 1967, na samolocie E-266 — 29 977 m.

● Wysokość z obciążeniem 2 000 kG: A. Fiedotow (ZSRR), 5 października 1967, na samolocie E-266 — 29 977 m.

● Prędkość na bazie 15/25 km: Massimo Ralli (Włochy), 1 grudnia 1967, na samolocie MB-326 — 880 km/h.

● Prędkość na trasie zamkniętej 100 km: Massimo Ralli (Włochy), 3 grudnia 1967, na samolocie MB-326 — 831,007 km/h.

● Prędkość na trasie zamkniętej 500 km: Massimo Ralli (Włochy), 6 grudnia 1967, na samolocie MB-326 — 777,677 km/h.

W klasie tej zgłoszony został do zatwierdzenia rekord pilota amerykańskiego Henry G. Beaird'a, na samolocie „Lear Jet 25", który w dniu 20 lutego 1968 osiągnął wysokość 12 000 m w czasie 6 minut 19 sekund.

W klasie D (szybowce) zgłoszone zostały do zatwierdzenia następujące próby ustanawiania nowych rekordów:

● przelot docelowo-powrotny: Karl Striedieck (NRF), 3 marca 1968, na szybowcu Schleicher K-8B — 760 km.

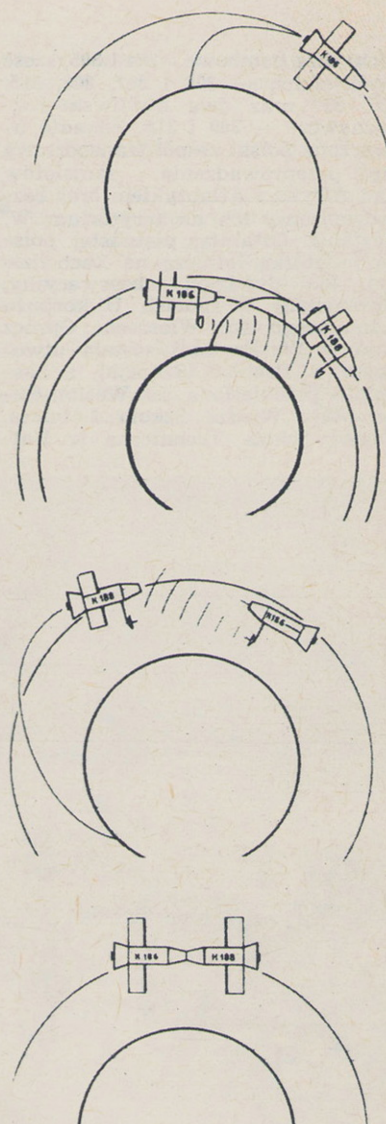
● przelot po trasie trójkąta 500 km: Jackson (Afryka Południowa), grudzień 1968 — 138 km/h.

● przelot docelowo-powrotny (kat. kobieca): Leeman (Afryka Południowa), grudzień 1967 — 622 km.

W tejże klasie FAI zatwierdziła nowe rekordy kobiece na szybowcach dwumiejscowych:

● Przelot otwarty: Pawłowa i Filomeszkina (ZSRR), 3 czerwca 1967, na szybowcu „Blanik" — 864,862 km. (Jest to również rekord w przelocie docelowym).

● wysokość przewyższenia: Dankowska i Matelska (Polska). 17 października 1967, na szybowcu „Bocian" — 8 430 m.



Automaty w Kosmosie

Dnia 15 kwietnia o godzinie 13 min. 21 czasu moskiewskiego dokonano automatycznego połączenia na orbicie sztucznego satelity Ziemi „Kosmos-213" z satelitą „Kosmos-212".

„Kosmos-212" wprowadzono na orbitę 14 kwietnia, a „Kosmos-213" 15 kwietnia. Sztuczne satelity, wyposażone w aparaturę dla zbliżenia w Kosmosie oraz urządzenia radiolokacyjne i obliczeniowo-sterujące, automatycznie odszukały się nawzajem, zbliżyły, a następnie połączyły ze sobą.

Połączone ze sobą sputniki „Kosmos-212" i „Kosmos-213" kontynuowały wspólny lot na orbicie. Według danych telemetrycznych urządzenia i aparatura zainstalowane na pokładzie sputników funkcjonują normalnie.

Przebieg połączenia się satelitów, a także informacje telemetryczne przekazywała na Ziemię pokładowa aparatura telewizyjna i systemy telemetryczne.

Jest to już drugie automatyczne połączenie radzieckich aparatów kosmicznych na orbicie. Po raz pierwszy dokonano tego 30 października 1967 r.

„Kosmos-213" wprowadzono na orbitę o następujących parametrach: początkowy okres obiegu wokół Ziemi 89,16 minuty, maksymalna odległość od powierzchni Ziemi 921 km, minimalna odległość — 205 km, kąt nachylenia orbity — 51,4 stopnia.

„Kosmos-212" wprowadzono na orbitę o parametrach: początkowy okres obiegu 88,75 minuty, maksymalna odległość od powierzchni Ziemi — 239 km, minimalna — 210 km, kąt nachylenia orbity — 51,7 stopnia.

Dnia 15 kwietnia na rozkaz z Ziemi dokonano automatycznego rozłączenia sztucznych satelitów Ziemi. Lot połączonych satelitów na orbicie wokółziemskiej trwał 3 godziny 50 minut.

NOWA TAKTYKA LOTNICTWA ZSRR

Czasopismo „Awiacja i Kosmonawtika" donosi, że radzieckie samoloty wyposażone w rakiety „mogą razić z dalekich odległości, nie zapuszczając się do strefy działania artylerii przeciwlotniczej przeciwnika, nie tylko nieruchome, lecz również poruszające się cele naziemne i morskie o małych rozmiarach." Nowe silniki, w jakie wyposażone są samoloty, zapewniają im dostęp do górnych warstw stratosfery i do przestrzeni kosmicznej.

Na manewrach „Dniepr", jakie odbyły się jesienią 1967 r. załogi dokonały lotów w różnych ugrupowaniach bojowych, wchodząc do nieznanych rejonów przy minimalnym korzystaniu z łączności radiowej oraz bombardowały małe cele. Wypróbowano nowe metody taktyczne, sposoby użycia w warunkach bojowych różnych rodzajów broni, usprawniono przebieg działań bojowych. Tak np. 12 myśliwców bombardujących potrzebuje dla zaatakowania i zniszczenia kolumny czołgów tylko cztery minuty.

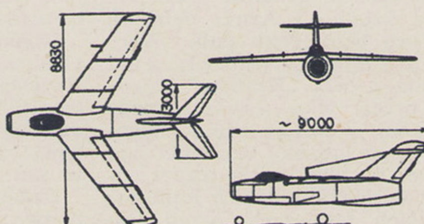
ŁA-15

Myśliwiec ŁA-15, wyposażony w jeden silnik turboodrzutowy RD-500 ze sprężarką promieniową, o ciągu 1 590 kG, zbudowany został w roku 1948 przez zespół konstruktorski pod kierownictwem S. A. Ławoczkina. Maszyna ta, całkowicie metalowej konstrukcji, uzbrojona w 3 działka kalibru 23 mm, była wersją rozwojową kilku prototypów, opracowanych przez zespół w latach 1947-1948. ŁA-15 znacznie się różnił szczegółami swej konstrukcji od samolotów tej klasy, zbudowanych w owym czasie. Przede wszystkim — wysoko umieszczonymi skrzydłami o skosie do tyłu i powierzchni 16,16 m² oraz niezwykle małym ciężarem własnym — 2 575 kG i całkowitym — 3 850 kG.

Nowy myśliwiec osiągał na wysokości 3 000 m prędkość 1 026 km/h. Pułap — ponad 13 000 m, zasięg 1 100 km. Wysokość 5 000 m ŁA-15 osiągał w ciągu 3,1 minuty. Ze zbiornikami dodatkowymi myśliwiec mógł przebywać w powietrzu ponad 2 godziny. Piloci jednostek, wyposażonych w te samoloty, chwalili ŁA-15 za łatwość pilotowania. Na rysunku i zdjęciu: ŁA-15.

SAMOLOTY KRAJU RAD







TOWARZYSKIE ZAWODY BYDGOSZCZ ● TORUŃ

W dniu 7 kwietnia na lotnisku Aeroklubu Toruńskiego rozegrane zostały tradycyjne Towarzyskie Zawody Modeli Szybowców kl. A-2. Zawody te rozgrywane są od kilku lat na otwarcie i zakończenie sezonu modelarskiego Aeroklubu Pomorskiego i Bydgoskiego.

Tegoroczne spotkanie modelarzy Bydgoszczy i Torunia odbywało się przy pięknej wiosennej pogodzie, czego odzwierciedleniem były stosunkowo dobre jak na początek sezonu wyniki.

Wyniki indywidualne:

1. Stanisław Kotoliński (Bydgoszcz) 150—97—180—180—180—99—178 = 1 064 sekund
2. Jerzy Drozd (Toruń) 123—180—180—165—110—118—136 = 1 012 sekund

3—4. Wiesław Czajnor (Bydgoszcz) 74—174—67—180—108—180—180 = 963 sekund

3—4. Marian Kosicki (Toruń) 85—146—133—180—180—59—180 = 963 sekund

5. Jan Bińczak (Toruń) 90—180—80—180—180—70—67 = 847 sekund

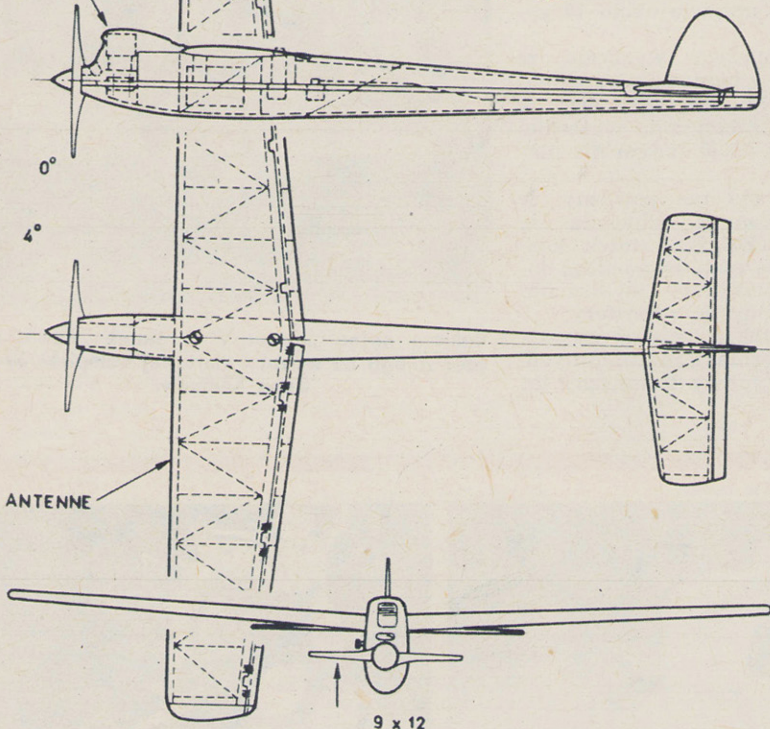
Wyniki zespołowe:

1. Aeroklub Pomorski — 1 012 + 963 + 847 = 2 822 pkt.
2. Aeroklub Bydgoski — 1 064 + 963 + 748 = 2 775 pkt.

W zawodach wzięło udział 16 zawodników. Te coroczne i tradycyjne spotkania modelarzy toruńskich i bydgoskich są jeszcze jednym dowodem dobrze organizowanej współpracy, dającej obopólne korzyści sąsiadującym z sobą klubom.

W związku z wprowadzeniem przez FAI 7 kolejek lotów nasuwa się wniosek, że organizatorzy większych imprez tego typu winni zwrócić uwagę na dostateczną ilość par komisarzy sportowych, dla skrócenia do minimum czasu tur lotów.

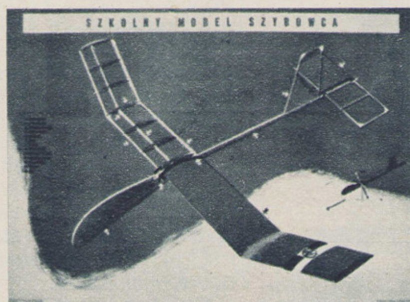
RYSZARD LACHOWICZ



Rekordowy model zdalnie kierowany. Konstruktor Maynard Hill (USA). Rekord międzynarodowy prędkości 225 km/h.

Rozpiętość 1 116 mm.
Długość 1 035 mm.

UWAGA – KOŁA LOTNICZE!



PRZY współpracy Aeroklubu PRL i LOK zostały wydane przez Inwalidzką Spółdzielnię Emerytów Nauczycieli „Wspólna Sprawa", Wydawnictwa Oświatowe, barwne plansze z zakresu lotnictwa i modelarstwa w ilości 10 szt. A oto tytuły poszczególnych plansz:

1. Współczesne samoloty wojskowe, 2. Współczesny samolot pasażerski, 3. Śmigłowiec SM-1, 4. Silnik turboodrzutowy, 5. Szkolny model szybowca, 6. Klasyfikacja modeli latających, 7. Obsługa silników modelarskich, 8. Modelarskie silniki spalinowe, 9. Zasada działania skrzydła, 10. Zasada działania śmigła.

Plansze w ilości 500 kompletów zakupione przez Aeroklub PRL służą już naszym kołom lotniczym i modelarskim. Ilość ta nie pokrywa jednak pełnego zapotrzebowania. Toteż wszystkich zainteresowanych nabyciem tych naprawdę ciekawych i efektownych plansz pragniemy tą drogą powiadomić, że spółdzielnia wykonała plansze w nakładzie 5 000 kompletów i że można je nabyć poprzez **Księgarnię „Wspólna Sprawa" w Warszawie, ul. Marszałkowska 28, która realizuje także zamówienia wysyłkowe. Cena jednego kompletu wynosi 95 zł.**

I jeszcze kilka uwag pod adresem użytkowników. Tego rodzaju wydawnictwa nie będą ukazywały się zbyt często. Toteż użytkownicy plansz winni zadbać o to, by służyły nam przynajmniej przez kilka lat. Zależy to bez wątpienia od tego, w jaki sposób będą eksponowane. Byłoby więc bardzo dobrze, gdyby poszczególne modelarnie podjęły próby polakierowania ich i obicia listewkami. Trzeba zdać sobie sprawę, że to nie są plakaty, które po kilku miesiącach można zdjąć ze ściany i wyrzucić. Ewentualne nowe plansze, których wydaniem na pewno zajmie się Wydz. KL i Model. oraz „Wspólna Sprawa" powinny stanowić uzupełnienie pomocy szkoleniowych, a nie tylko nowych materiałów dekoracyjnych naszych modelarni.

Z.S.



KSIEŻYCOWY ZESPÓŁ LĄDUJĄCY „LM"

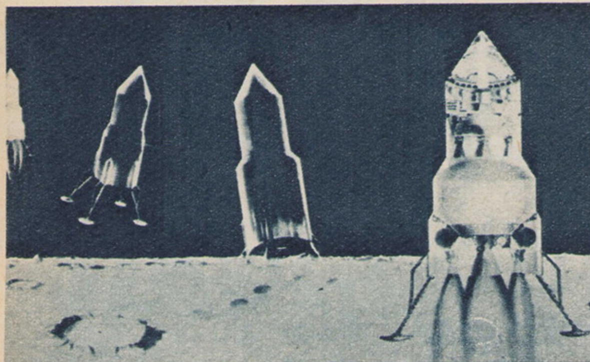
1959 • 1968

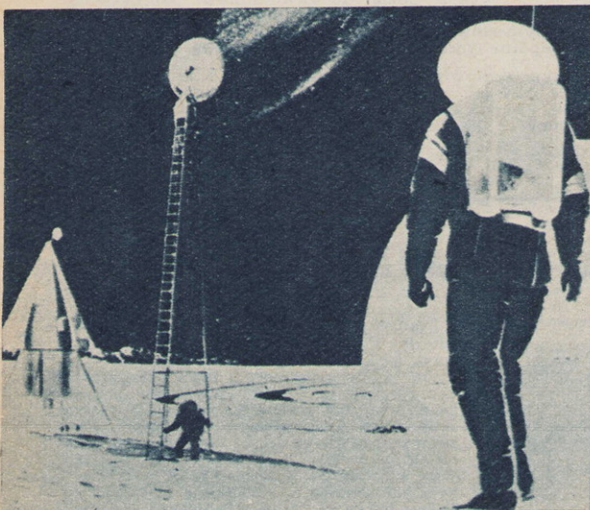
Poniżej zamieszczamy historyczny przegląd projektów, dotyczących amerykańskiego zespołu załogowego, przewidzianego do przyszłego lądowania na Księżycu, a następnie powrotu do statku macierzystego „Apollo", krążącego na orbicie wokółksiężycowej.

Zaczęło się od projektów. Następnie poprzez kolejne modele i makiety uczeni doszli do obecnych konstrukcji doświadczalnych. Jest to ciekawy przegląd rozwoju różnych koncepcji rozwiązania problemu bezpośredniego lądowania na Księżycu.

Rozwój 2-osobowego zespołu lądującego „LM" przebiega równolegle z rozwojem statku macierzystego „Apollo". Trudności w jednej dziedzinie powodują natychmiast opóźnienie w całym przedsięwzięciu.

O ostatnich kłopotach ze statkiem „Apollo" piszemy w artykule obok.





Kolejno od góry:

- 1959
- 1960
- 1961
- 1962



W dniu 4 kwietnia 1968 roku uczeni amerykańscy przeprowadzili drugi z kolei wzlot ogromnej rakiety nośnej „Saturn-V" (pierwszy odbył się 9 listopada ubiegłego roku). Podobnie jak poprzednio rakieta wprawiła w ruch statek kosmiczny „Apollo" bez załogi. Tym razem był to statek „Apollo-6". Inny jednak był cel eksperymentu. W czasie poprzedniego lotu polegał on przede wszystkim na wypróbowaniu aerodynamicznego pancerza statku, obecnie chodziło o dokonanie szeregu badań technicznych rakiety nośnej w warunkach niemal identycznych do tych, jakie wystąpią w czasie wyprawy na Księżyc, a także wykonanie różnorodnych badań technicznych statku. Dodać przy tym trzeba, że w odróżnieniu od poprzedniego lotu statek był kierowany nie falami radiowymi z Ziemi, a przez pokładowe urządzenia automatyczne.

Według zamierzeń silniki pierwszego członu rakiety nośnej miały działać 150 sekund i nadać rakiecie na wysokości 59 km prędkość 2,7 km/s. Bezpośrednio po tym miały być włączone silniki drugiego członu na okres 360 sekund i unieść rakietę na wysokość 160 km, nadając jej prędkość 6,3 km/s. Silnik trzeciego członu miał działać przez 136 sekund, unieść go na wysokość 184 km i nadać mu prędkość 7,7 km/s.

W wyniku tego, ostatni człon rakiety miał rozpocząć wraz ze statkiem kosmicznym wokółziemski ruch satelitarny na wysokości 184 km. Następnie planowano, że po dwukrotnym okrążeniu Ziemi, co miało trwać 177 minut, ostatni człon rakiety miał być jeszcze raz uruchomiony na okres 5 minut i 10 sekund, w wyniku czego oczekiwano osiągnięcia prędkości 10,8 km/s. Rakieta poleciałaby wówczas po wydłużonej eliptycznej orbicie, której punkt odziemny miał się znajdować w odległości 500 000 km od Ziemi (ale nie w kierunku Księżyca).

W półtorej minuty po zakończeniu powtórnego działania silnika ostatniego członu rakiety statek kosmiczny „Apollo" miał być jednak odczepiony od tego członu. Wówczas przez 4 minuty i 14 sekund miał być uruchomiony jego silnik rakietowy, zmniejszający prędkość lotu i przekształcający orbitę w elipsę z punktem odziemnym, odległym od powierzchni naszej planety tylko o 24 000 km (gdzie statek miał się znaleźć w 3 godziny od momentu przyhamowania).

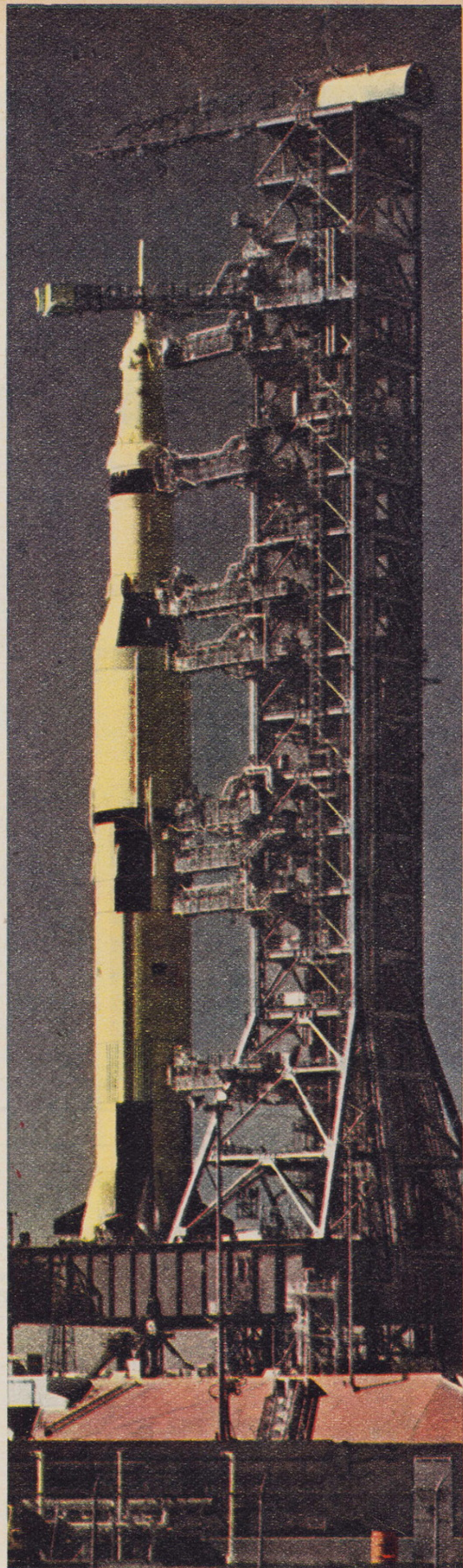
W 3 godziny później statek miał powrócić do atmosfery, przy czym na 9 minut przed wlotem do niej jego silnik rakietowy miał być uruchomiony na okres 3 minut i 8 sekund dla zwiększenia prędkości do 11,1 km/s.

Statek miał wlecieć do atmosfery pod kątem zaledwie 6,5° i po przebyciu w niej 4 600 km wodować w odległości 640 km na północny zachód od Wysp Hawajskich, po upływie około 10 godzin od chwili startu.

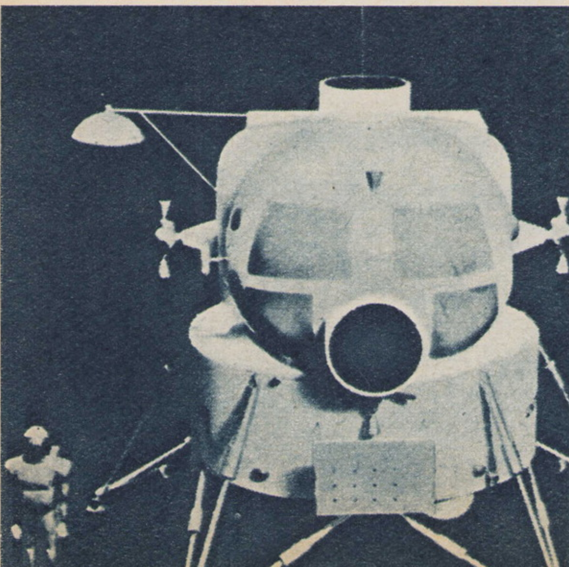
Już z pierwszych doniesień wynikało, że lot nie przebiegał zgodnie z planem, gdyż silniki rakiety nośnej wytworzyły zbyt mały ciąg, w wyniku czego lot statku zakończono wcześniej niż planowano i wodował on w innym niż planowano miejscu.

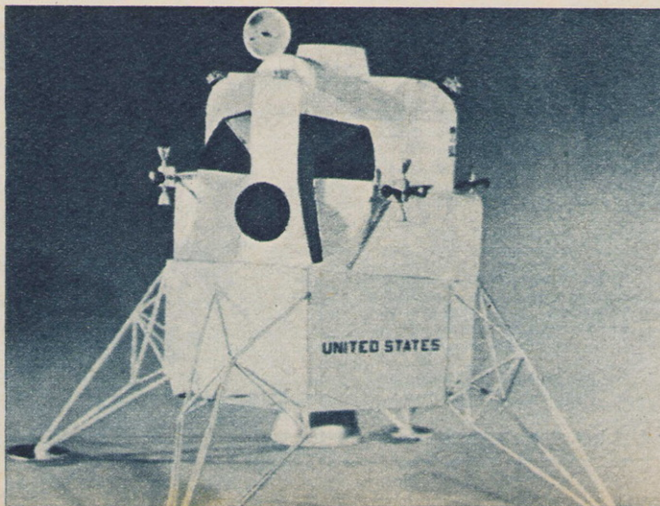
Ten niedostatek ciągu był tak poważny, że w przypadku gdyby wówczas odbywała się prawdziwa wyprawa na Księżyc, statek kosmiczny z selenonautami nie zdołałby do niego dolecieć i po zatoczeniu w przestrzeni wydłużonej orbity eliptycznej powróciłby do atmosfery.

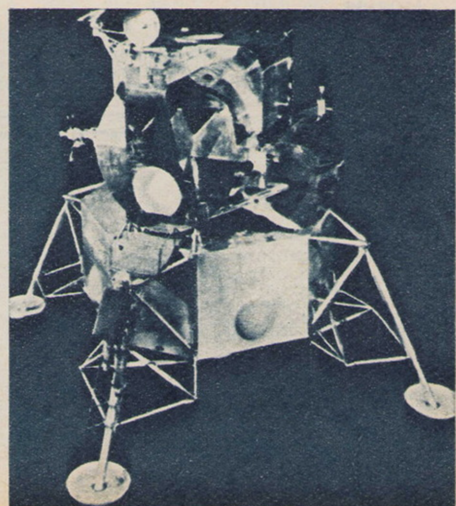
Co więcej, nie zdołano także uzyskać wszystkich zaplanowanych informacji technicznych. A ponieważ miał to być typowy techniczny lot



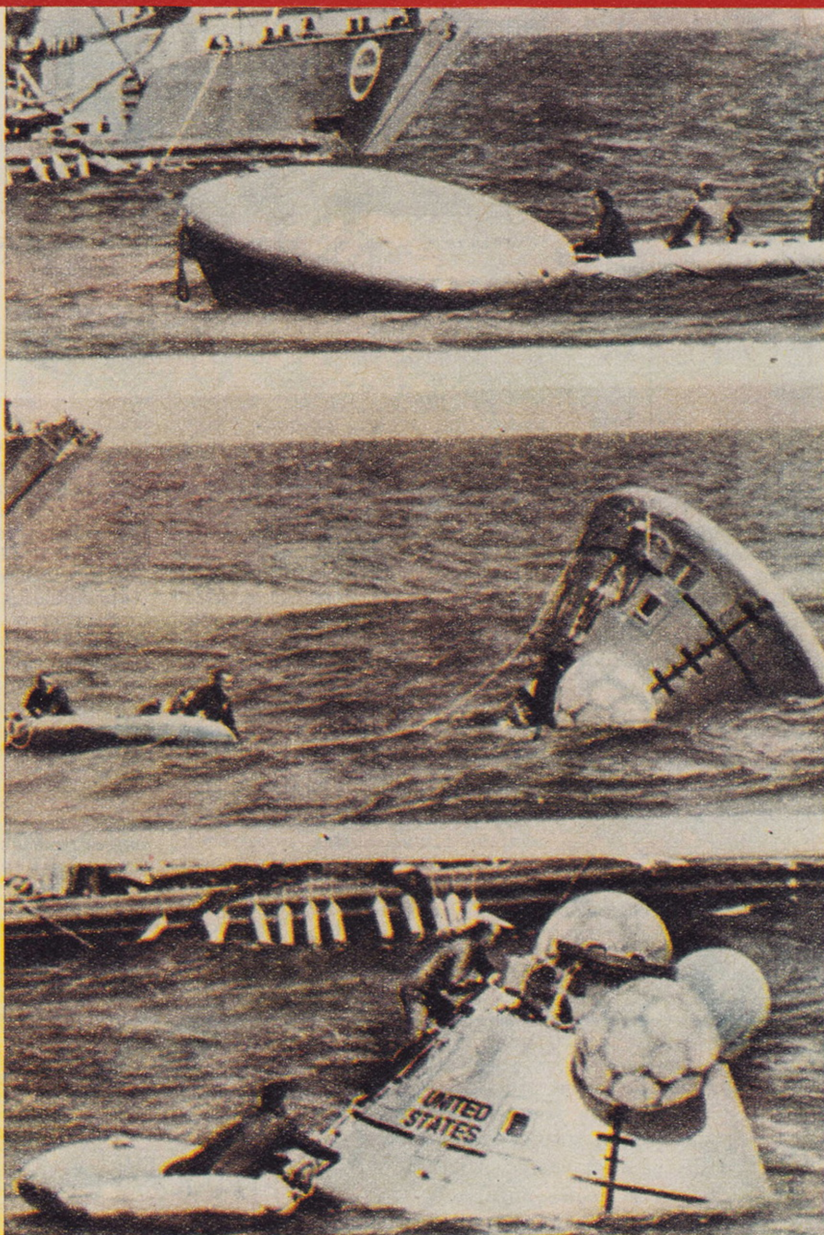
Rakieta nośna „Saturn-V" i statek „Apollo-6" (bez załogi) na wyrzutni startowej Kompleks 39-A Cape Kennedy.







APOLLO-6
I CO DALEJ?



Statek „Apollo-6" zwodował po nieudanym locie kosmicznym i został odnaleziony po wielu godzinach poszukiwań na Oceanie Spokojnym.

Przed wydobyciem „Apollo-6" na pokład statku-dźwigu trzeba było kabinę odwrócić. Pomogły w tym nadmuchiwane pęcherze powietrzne.

Ekipa ratownicza złożona ze specjalnie wyszkolonych płetwonurków przygotowuje „Apollo-6" do wydobycia na pokład statku, gdzie kabiną zajmą się technicy.

doświadczalny zarówno w rakiecie nośnej, jak i w statku kosmicznym, umieszczono wyjątkowo wiele różnych przyrządów pomiarowych.

W pierwszym członie znajdowało się ich 891, w drugim 960, w trzecim — 612, a dalsze 337 — w zasobniku z oprzyrządowaniem znajdującym się na trzecim członie. Ogółem więc w rakiecie „Saturn-V" umieszczono 2 800 różnych przyrządów pomiarowych. Dane z nich były przekazywane na Ziemię przez 23 systemy telemetryczne.

Oprócz tego w rakiecie i statku kosmicznym umieszczono szereg kamer filmowych, a także kamery telewizyjne.

W przedniej części pierwszego członu znajdowały się cztery kamery filmowe. Dwie z nich badały zachowanie się ciekłego tlenu w zbiorniku, a dwie miały za zadanie sfilmowanie oddzielania się drugiego członu rakiety od pierwszego. Kamery filmowe miały oddzielić się od członu po 174 sekundach lotu na wysokości 80 km i opaść na spadochronach do oceanu.

Oprócz tego między silnikami pierwszego członu znajdowały się dwie kamery telewizyjne przesyłające na Ziemię uzyskane obrazy.

Również w drugim członie znajdowały się dwie kamery filmowe. Były one umieszczone między silnikami członu i miały sfilmować oddzielanie się tego członu pierwszego, a następnie opaść na spadochronach z wysokości 83 km.

Także w statku kosmicznym „Apollo" umieszczono dwie kamery filmowe. Jedna z nich miała zdejmować co 8,6 sekundy powierzchnię Ziemi na taśmie filmowej szerokości 70 mm w czasie gdy statek okrążał naszą planetę na wysokości 184 km.

Druga kamera, wyposażona w taśmę o szerokości 16 mm, miała sfilmować wzlot i lądowanie statku.

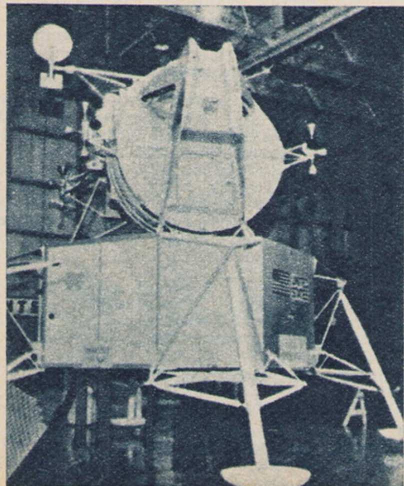
Trzeci rodzaj bardzo ważnych eksperymentów miały stanowić badania próbek różnego rodzaju aerodynamicznych pancerzy ablacyjnych. A to dlatego, że w związku z koniecznością wprowadzenia zmian w konstrukcję statku kosmicznego „Apollo" (wynikłą po tragicznym wypadku, w którym zginęło w ogniu 3 kosmonautów amerykańskich) dla zabezpieczenia przed pożarem, nastąpił wzrost jego masy. Nic dziwnego, że konstruktorzy usilnie poszukują możliwości zmniejszenia tej masy. Jedną z nich stanowi zastosowanie innego niż obecnie pancerza ablacyjnego.

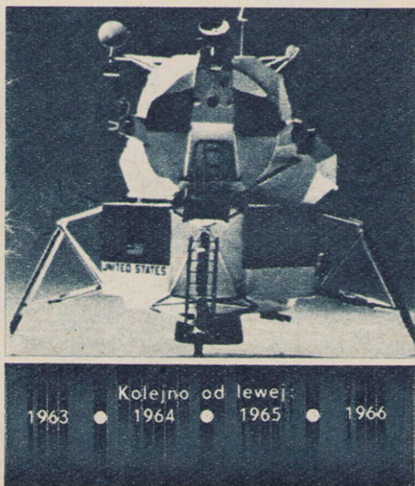
Operacja „Saturn-V" „Apollo-6" miała być ostatnim bezzałogowym lotem tego zespołu kosmicznego, toteż przywiązywano do niej w Stanach Zjednoczonych AP bardzo wielkie znaczenie. Ponieważ jednak miała ona przebieg nie taki jak planowano, a z bardzo lakonicznych komunikatów, opublikowanych po zakończeniu lotu, trudno się na razie zorientować jak dalece była ona nieudana, wydaje się bardzo prawdopodobne, że może być potrzebny jeszcze jeden bezzałogowy lot tego zespołu, co spowoduje dalszą zwłokę w realizacji amerykańskiej załogowej wyprawy na Księżyc.

W tej sytuacji tym większego znaczenia nabierają niedawne wypowiedzi uczonych amerykańskich. Ich zdaniem uczeni radzieccy już niedługo wyślą statek kosmiczny, który obleci Księżyc i powróci na Ziemię, co stanowić będzie nadzwyczaj ważny etap wstępny do realizacji wyprawy bezpośrednio na powierzchnię Księżyca.

Ostatni pomyślny lot automatycznej sondy księżycowej „Łuna-14" oraz cumowanie w Kosmosie „Sputnika-212" i „Sputnika-213" wskazują, że radziecki program księżycowy jest konsekwentnie realizowany.

Mgr inż. ANDRZEJ MARKS



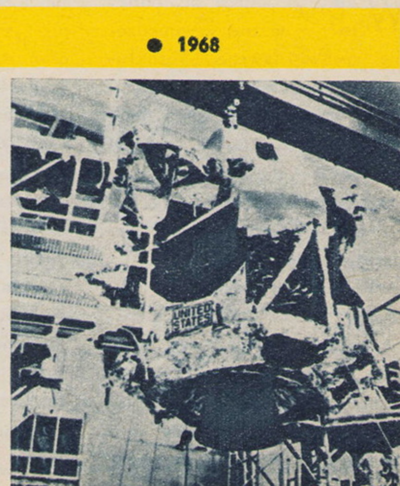


Kolejno od lewej:
1963 • 1964 • 1965 • 1966

• 1967



• 1968



ZMĘCZENIE U PILOTÓW

PRACA pilota w powietrzu wiąże się nierozerwalnie z czynnościami psychicznymi. Od pracy narządów zmysłowych zależy przede wszystkim bezpieczeństwo lotu. Nieopanowanie, niezdyscyplinowanie, brak inicjatywy czy niedbałość mogą tu mieć najgorsze skutki. Również zakłócenia organizmu, będące wynikiem niedotlenienia, obniżonego ciśnienia i przyspieszeń mają swe odbicie w psychice pilota.

Badania psychologów idą w kierunku poznania zaburzeń powstających w psychice pod wpływem prędkości i wysokości lotu, jak również zmniejszania skutków tych zakłóceń. Większość zadań lotniczych wymaga od pilota dużej sprawności psychicznej. Dlatego też pilot musi rozwijać takie cechy psychiczne jak skupienie, spostrzegawczość, trwałość pamięci, silną wolę, giętkość myślenia itp.

Problematyka psychologiczna występująca w działalności pilota jest równie obszerna jak ważna. Znajomość podstaw psychologii zapewnia pomoc w pokonywaniu trudności szkoleniowych i wychowawczych. Nowoczesny sprzęt lotniczy wymaga od pilotów nie tylko dobrego wyszkolenia i zdyscyplinowania, lecz także inicjatywy, wysokiego poziomu intelektualnego, samodzielności myślenia i dużej wydajności umysłowej. Dlatego też konieczny jest wnikliwy dobór kandydatów do lotnictwa, co zmniejsza liczbę wypadków oraz pozwala unikać niepotrzebnych kosztów związanych ze szkoleniem nieodpowiednich kandydatów. Psychologia bada problem doboru najwłaściwszych metod szkolenia i odpowiednich metod wychowawczych, analizuje przystosowanie sprzętu lotniczego do optymalnych możliwości człowieka, bada warunki stosowania urządzeń i sprzętu pomocniczego.

Zawód pilota wymaga wysokiej sprawności fizycznej i psychicznej oraz nie mniejszych walorów umysłowych i moralnych. Wyrazem tej sprawności jest szybkość myślenia, szybka reakcja, właściwa ocena sytuacji, opanowanie, zdecydowanie, inicjatywa i odporność na zmęczenie. Ze względu na warunki pracy w powietrzu, wyczerpującej pod względem umysłowym, psychologia analizuje odporność emocjonalną i wydajność umysłową pilotów, bada warunki rozwoju i utrzymania ich na wysokim poziomie. Działalność pilota w powietrzu odbywa się przy dużym obciążeniu układu nerwowego. W związku z tym następuje u niego podniecenie i naprężenie. Te czynności wpływają niewątpliwie na sprawność organizmu, wywołując np. zmiany w pracy narządów oddychania i krążenia. Stany emocjonalne mogą również zmieniać sprawność zmysłów i wpływać na uwagę, myślenie i sprawność ruchową, pamięć itp. Dla przykładu, młody pilot, który jeszcze dobrze nie opanował nawyków lotniczych, może odczuwać niepokój, co prowadzi do powstawania błędów w pilotowaniu.

Obawa jest stanem uczuciowym silnie wpływającym na samopoczucie pilota. Jest ona częstą przyczyną naprężenia, wpływającą na nieprawidłowe pilotowanie. Nadmierna pobudliwość emocjonalna, występująca zazwyczaj u młodych pilotów, mija w miarę opanowywania techniki pilotażu. Silne przeżycia pilota w dniu poprzedzającym lot, np. z powodu przykrych nieporozumień rodzinnych lub służbowych, mogą wpływać na przebieg lotu, a nawet prowadzić do wypadku. Pilot podniecony uzewnętrznia stan ten nadmierną ruchliwością lub odwrotnie — zahamowaniem ruchów. Dla pilota nadmiernie pobudliwego każdy lot jest ogromnym wysiłkiem, prowadzącym do zaburzeń równowagi psychicznej. Pilota winna cechować więc także równowaga, tzn. ani nadmierna pobudliwość, ani jej obniżenie.

Powtarzający się często wysiłek umysłowy i fizyczny oraz sumujące się działanie stanów emocjonalnych wpływają ujemnie na każdy ustrój i wywołują jego zmęczenie. Może ono przebiegać pod postacią podostrą, ostrą i przewlekłą. Zmęczenie po normalnej pracy jest zmęczeniem podostrym, szybko ustępuje i może być całkowicie wyrównane przez wypoczynek lub sen. Zmęczenie ostre również nie pozostawia trwałych śladów w ustroju i likwiduje się przy odpowiednim odpoczynku. Najwięcej uwagi i działania zapobiegawczego wymaga zmęczenie przewlekłe, które jest najbardziej szkodliwe dla ustroju i może doprowadzić do stanu chorobowego. Powstaje ono zwykle na skutek nawarstwiania się stanów zmęczenia, nie oddzielonych odpowiednio długimi okresami wypoczynku.

Przyczyny prowadzące do zmęczenia lotniczego, które określić możemy jako odwracalny stan obniżonej wydolności organizmu w wyniku wykonywanej pracy, dzielimy na dwie grupy:

a) czynniki fizyczne — mikroklimat kabiny, hałas, wibracje, przyspieszenie, działanie wysokości itp.;

b) czynniki emocjonalne — uczucie odpowiedzialności, wytężona uwaga, niepokój itp.

Zmęczenie u pilotów cechuje się m. in. następującymi objawami: wyczerpaniem, brakiem apetytu, bezsennością i rozdrażnieniem. Zapobiegając występowaniu zmęczenia u pilotów należy zwrócić uwagę na prawidłowe wykorzystanie wypoczynku oraz racjonalne odżywianie. Pilot wypoczęty łatwiej i szybciej reaguje. Unormowany tryb życia oraz nie nadużywanie alkoholu i tytoniu warunkują sprawność psychiczną pilota, a tym samym zwiększają jego wydajność. Najlepszym sposobem usuwania zmęczenia jest prawidłowy odpoczynek, który pozwala pilotom odnowić w pełni zużyte siły psychiczne.

Odpoczynek czynny szybciej regeneruje siły. Takim czynnym wypoczynkiem jest uprawianie turystyki i sportu, który oprócz podnoszenia sprawności fizycznej ma duży wpływ na rozwijanie sprawności psychicznej.

Dr med. HENRYK KLIMEK



Jeszcze na lotnisku, tuż przed lotami lekarz bada puls pilotów wojskowych.
Foto: Henryk Kucharski



JELENIA GÓRA

W dniu 24 marca br. odbyło się walne zgromadzenie sprawozdawcze Aeroklubu Jeleniogórskiego. Inaugurując zebranie przedstawiciel FJN Edward Piwko wręczył odznaki Tysiąclecia Państwa Polskiego zasłużonym mechanikom — Janowi Klęce i Andrzejowi Drewnowskiemu.

Pilotom AJ wręczono dyplomy oraz odznaki srebrne, złote i diamentowe, zdobyte w sezonie 1967 r. Wielu pilotów otrzymało dyplomy uznania za działalność społeczną na rzecz poszczególnych sekcji.

Prezes aeroklubu Władysław Kuczera wygłosił referat, zawierający sprawozdanie za rok 1967 i nakreślił plan działalności na rok bieżący. Plan ten przewiduje m. in. wypracowanie przez aeroklub dochodów umożliwiających pełniejszy rozwój sportu lotniczego. Należy podkreślić, że w roku ubiegłym wypracowano 2 011 000 złotych. W roku bieżącym mamy nadzieję dochód powiększyć, co pozwoli na podtrzymanie i rozwinięcie dotychczasowej działalności. Ożywiona dyskusja przyniosła szereg pożytecznych postulatów. Szczególny nacisk kładziono na nawiązanie współpracy z jeleniogórskimi zakładami pracy.

Po dyskusji, szef wyszkolenia Henryk Maciąg zapoznał cały personel latający i techniczny z analizą BiHL za ubiegły sezon.

Piloci podjęli wiele zobowiązań, jak: uporządkowanie terenu lotniska; pełna pomoc w przygotowaniu sprzętu do sezonu oraz wykonanie urządzeń do kotwiczenia szybowców. Po zebraniu piloci przystąpili do egzaminów teoretycznych, warunkujących dopuszczenie do lotów w bieżącym sezonie.

Warto wspomnieć, że w odpowiedzi na apel kierownictwa ZG APRL dotyczący zbiórki na rzecz budowy Centrum Zdrowia Dziecka członkowie AJ przekazali na ten cel 480 zł.

Czesław Kudłek
Jan Klęka



PTAKI — SKARBY

Szanowny Panie Redaktorze!

Dziwię się bardzo, że dotychczas nic nie zrobiono, aby odzyskać z Argentyny czy Brazylii samolot Skarżyńskiego RWD-5. Czy rzeczywiście nie ma ratunku dla tego eksponatu? Nieraz czytamy w prasie o znalezieniu w wykopaliskach kilku skorup glinianych, jakichś amfor lub starych monet. Archeolodzy są dumni, a ludzie się cieszą.

Natomiast nam, miłośnikom historii lotnictwa, pozostaje tylko rozpacz, tym większa, że wiemy, gdzie owe skarby historii leżą, lecz nie wiemy jak zabrać się do ich odzyskania.

Krew mnie zalewa na samą myśl, że jeszcze do roku 1956 „Łoś" latał nad Rumunią. I to w dodatku jako holownik. Biedny, kochany „Łoś", oręż polskiego lotnictwa, holuje cel powietrzny.

I znów nie było komu zatroszczyć się o sprowadzenie samolotu na zaszczytną i zasłużoną emeryturę do kraju. „Łoś" jest tak bardzo drogi memu sercu, że proszę wierzyć, gdyby mi kazano od granicy aż do Warszawy pchać drogą ten samolot — pchałbym. Poświęciłbym na to cały mój urlop. Po to tylko, aby eksponat jak najprędzej ustawiony został na właściwym miejscu, w muzeum. To samo dotyczy innych maszyn — „Karasia" i P-24.

Chyba można sobie pozwolić na to, ażeby wymienione tu ptaki-skarby powróciły do swego gniazda, skąd zmuszone były kiedyś odlecieć. Najwyższy czas, by zajęły się tym odpowiednie władze, a potrzebne na ten cel fundusze zdobyć można poprzez składki pieniężne.

List kończę apelem do wszystkich miłośników lotnictwa: „Ratujmy polskie „ptaki-skarby".

Z poważaniem

Władysław Kolarczyk

Apel ten kierujemy do Zarządu Klubu Seniorów Lotnictwa APRL (red.).



SZKOŁY PODOFICERSKIE

Lech Leśniarek — Trzebnica. Do podoficerskich szkół zawodowych związanych z lotnictwem należą: Podoficerska Szkoła Zawodowa Wojsk Lotniczych, Podoficerska Szkoła Zawodowa Wojsk Radiotechnicznych oraz Podoficerska Szkoła Zawodowa Wojsk Rakietowych i Artylerii. Do szkół tych przyjmowani są przedpoborowi i poborowi urodzeni w latach 1945—1950 oraz żołnierze zasadniczej służby wojskowej, którzy do chwili rozpoczęcia nauki nie przekroczyli 12 miesięcy tej służby i w tym czasie nie ukończyli podoficerskiej szkoły służby zasadniczej lub szkoły młodszych specjalistów.

Kandydaci do wymienionych tu szkół podoficerskich winni posiadać wykształcenie w zakresie co najmniej zasadniczej szkoły zawodowej lub dwóch klas technikum o profilu pokrewnym do kierunku nauki w danej szkole.

Kandydatów obowiązuje egzamin wstępny z języka polskiego (pisemny) i matematyki (pisemny i ustny) oraz próba sprawności fizycznej i badania psychotechniczne. Podania o przyjęcie do podoficerskiej szkoły zawodowej składać należy do dnia 30 czerwca br. w najbliższym Powiatowym Sztabie Wojskowym (WKR) lub u dowódcy jednostki, jeśli kandydatem jest żołnierz służby zasadniczej. Egzaminy odbędą się w połowie września br.

Bliższych szczegółowych informacji o wszystkich szkołach wojskowych udzielają wszystkie Powiatowe Sztaby Wojskowe (WKR-y) oraz dowódcy jednostek wojskowych.

Świadectwo ukończenia podoficerskiej szkoły nie jest podstawą do ubiegania się o przyjęcie na szkolenie lotnicze w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego. Na szkolenie w ramach LPW przyjmuje się wyłącznie uczniów liceów ogólnokształcących i techników. Nie ma więc możliwości takiego szkolenia również podczas nauki w jednej z wymienionych tu podoficerskich szkół zawodowych.

ZLIKWIDOWANA SZKOŁA

„Czy w murach Lotniczych Zakładów Naukowych we Wrocławiu mieści się również Państwowa Szkoła Techniczna dla absolwentów liceów ogólnokształcących?" — pyta **Jerzy M. z Dukli.**

Niestety, szkoły takiej obecnie w LZN nie ma, została ona bowiem kilka lat temu zlikwidowana. W LZN istnieją natomiast: Technikum Budowy Silników Lotniczych — 5-letnie dla absolwentów szkół podstawowych i 3-letnie dla absolwentów zasadniczych szkół zawodowych; Zasadnicza Szkoła Metalowa — dla absolwentów szkół podstawowych.

UZUPEŁNIAMY SWOJĄ BIBLIOTEKĘ

Andrzej Stachowicz — Łódź, ul. Rumuńska 32a pragnie nabyć wiele numerów czechosłowackiego czasopisma lotniczego „Letectvi + Kosmonautika" do r. 1967 w celu skompletowania roczników.

Ryszard Wiatrowski — Kalisz, ul. 3 Maja 11c/37. W najbliższym czasie nie przewiduje się wznowienia książki Janusza Wojciechowskiego „Przegląd samolotów myśliwskich".

ZBIERAMY ZNACZKI

BHUTAN. Wprowadzono tu do obiegu serię złożoną z 8 znaczków dla poczty zwykłej i 4 znaczków dla poczty lotniczej. Znaczki poświęcone są zdobywaniu Kosmosu.

☆

BUŁGARIA. W skład serii poświęconej 50-leciu Rewolucji Październikowej wchodzi znaczek o wartości nominalnej 20 st. przedstawiający satelitę Mołnia.

☆

NIKARAGUA. Wydano tu serię złożoną z 8 znaczków lotniczych, poświęconych lotowi kosmicznemu astronautów McDivitt'a i White'a. Znaczki przedstawiają kolejno: za 5 i 35 c — podobizny obu astronautów; za 10 i 40 c — wystrzelenie rakiety i kosmonautów; za 15 i 75 c — spacer w Kosmosie i za 20 c i 1 c — wyławianie z morza statku kosmicznego po odbytym locie.

☆

TURCJA. Wydano tu serię złożoną z 5 znaczków lotniczych. Znaczki o wartościach nominalnych 10, 60, 130, 220 i 270 k przedstawiają różne typy samolotów.

☆

ZSRR. Ukazała się tu seria złożona z pięciu wartości pod nazwą „Fantastyka kosmiczna". Znaczki, które reprodukujemy, przedstawiają kolejno: za 4 kop. — stację orbitalną Księżyca, za 6 kop. — ludzi na Księżycu; za 10 kop — lot w nieznane światy; za 12 kop. — planetę czerwonego Słońca; za 16 kop. — sputnik zbudowany przez istoty cywilizacji pozaziemskiej. Znaczki wykonane w formacie obrazka 22,5 x 37,5 mm projektowali kosmonauci.

BOGUSŁAW KUROWSKI













Stanisław Biskupski ● DARNICA GODZ. 0.40 ● Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1968 r., wydanie I, str. 109. Cena zł 5.

Darnica — miasto i węzeł kolejowy na południowschód od Kijowa. 8.IV. 1944 r. rozegrała się tu krwawa bitwa 1 samodzielnego dywizjonu artylerii przeciwlotniczej z lotnictwem bombowym niemieckim. Zgodnie z rozkazem dowódcy 1 armii jednostki polskie ześrodkowane na Smoleńszczyźnie przegrupowały się w marcu 1944 r. na Ukrainę, w rejon Żytomierza i Berdyczowa. 1 sdaplot w składzie: sztab, 1 bateria (4 działa 37 mm), 3 bateria (4 działa 85 mm), pluton ckm plot (5 ckm plot) oraz pododdziały kwatermistrzowskie po załadowaniu się 23.III. 1944 r. na transport kolejowy posuwał się według marszruty: Smoleńsk, Briańsk, Darnica, Kijów. 7.IV. 1 sdaplot (bez baterii, która dokonała w okresie wcześniejszym przemarszu do rejonu Żytomierza) przybył do Darnicy, gdzie nagromadziło się szczególnie dużo transportów wojskowych. W nocy na 8.IV. o godzinie 0.40 (stąd tytuł książeczki: „Darnica godz. 0.40") pojawiło się około 50 samolotów bombowych Ju-88, które rozpoczęły niszczenie stacji kolejowej i stojących na niej ogromnych transportów wojskowych. Ogniem dział i ciężkich karabinów maszynowych dywizjon prowadził bezustanną walkę z samolotami hitlerowskimi.

W czasie bombardowania, trwającego aż do świtu, radziecka i polska obrona przeciwlotnicza straciła 5 samolotów niemieckich. Straty dywizjonu były poważne: 49 zabitych, 68 rannych, 3 działa zniszczone. Bitwa o Darnicę stała się historycznym wydarzeniem w dziejach 1 armii Wojska Polskiego. Rozkazem z dnia 17.VI.1944 r. najdzielniejszym z dywizjonu przyznano dwa krzyże Virtuti Militari, trzy Krzyże Walecznych, cztery srebrne medale Zasłużonym na Polu Chwały oraz dwa brązowe medale Zasłużonym na Polu Chwały.



Tak w wielkim skrócie przedstawia się historia bitwy, o której Stanisław Biskupski pisze w zbeletryzowanej formie na kartkach nowej książeczki popularnego „Żółtego Tygrysa". Moje jedyne zastrzeżenie odnosi się do ustępu na str. 75. Podaję go w pełnym brzmieniu: „Dębniak zauważa ten sam manewr, powtarzany przez kolejne samoloty. Spadają w jasność niemal w tym samym punkcie, na tym samym kierunku. Tylko moment, w którym powietrze przecina gwizd, za każdym razem jest inny. Wcześniej i później. Tylko temu zawdzięczają, że mogą ogień prowadzić nadal. Kiedyś ten moment może nastąpić w środku, właśnie w środku. Może teraz?..."

Przyznaję ze skruchą, że nic nie rozumiem. A może to błąd korekty?

Okładkę — znośną — projektował Mieczysław Wiśniewski.

J. KOWNACKI

UWAGA CZYTELNICY!

Apelujemy i prosimy:
INFORMUJCIE NAS O KAŻDEJ TRUDNOŚCI, O WSZYSTKICH KŁOPOTACH ZWIĄZANYCH Z NABYCIEM „SKRZYDLATEJ POLSKI" w kioskach „Ruchu".

● Czy możesz w swoim kiosku nabyć „Skrzydlatą Polskę"?

● Jeśli możesz nabyć — to czy regularnie?

● Czy możesz wskazać kiosk „Ruchu" na ulicy, bądź w gmachu, w którym nie ma „Skrzydlatej Polski", a są chętni i poszukujący?



WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale—FAI

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8.
Telefon: 27-33-78

Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ. **Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 3392 N-66**

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

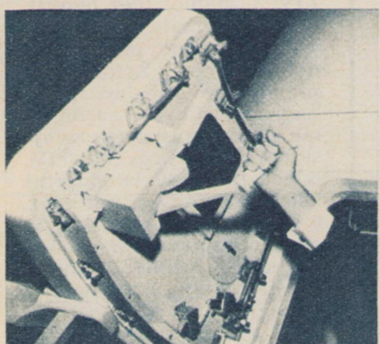
ŚMIGŁOWCE I NAFTA



Radzieccy geologowie szeroko wykorzystują śmigłowce w pracach poszukiwawczych złóż naftowych na wyspie Sachalin. Niedawno odkryto tam 33 nowe złoża, w których prowadzi się już prace wiertnicze. Na zdjęciu APN: ujęcie „Piltun" na północy Sachalinu.

NOWE DRZWI „APOLLO"

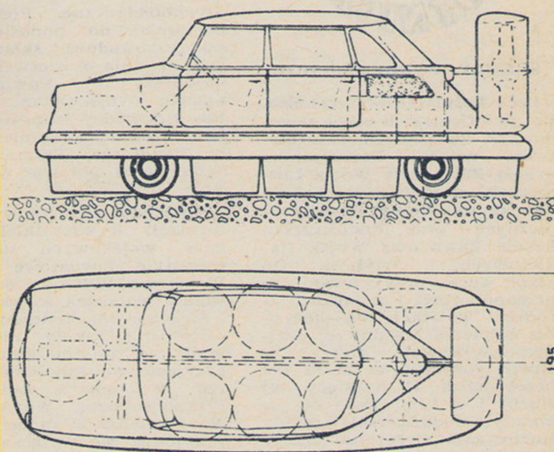
Po tragicznym wypadku, w którym zginęło w pożarze trzech kosmonautów amerykańskich, opracowano kilka wersji włazów do statku „Apollo". Oto przyjęta konstrukcja włazu umożliwiająca otwieranie zarówno od wewnątrz, jak i z zewnątrz statku.



SAMOCHÓD - PODUSZKOWIEC

Francuskie zakłady Bertin opracowują ciekawy projekt małego poduszkowca pasażerskiego BC-14. Ma to być skrzyżowanie samochodu osobowego z poduszkowcem. BC-14 zabierający 4 osoby będzie rozwijał prędkość 70—80 km/h.

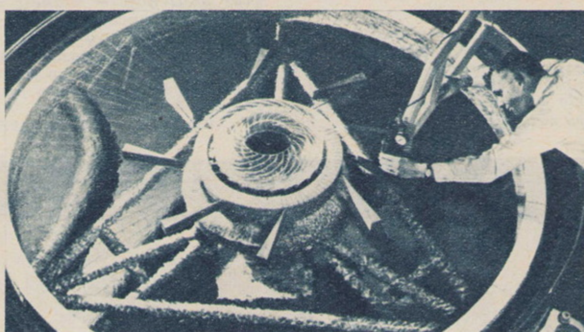
Złe drogi, bagna, rzeki i jeziora — nie będą stanowiły przeszkody dla aparatu tego rodzaju. W tych warunkach napęd stanowi śmigło pchające. Po dobrych drogach BC-14 będzie mógł poruszać się na poduszce powietrznej lub na kołach.





ODKAŻANIE

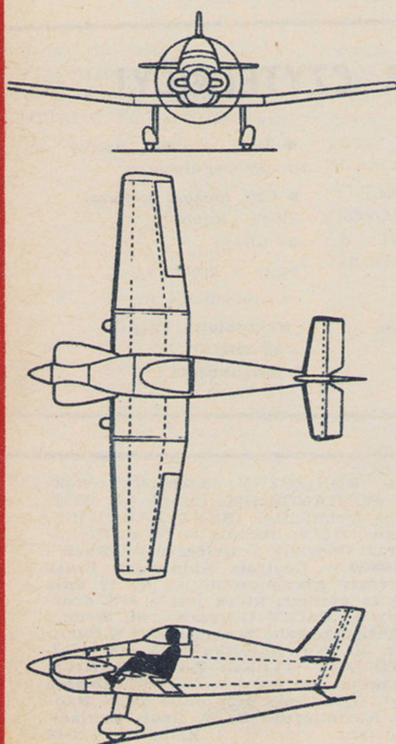
Podczas niedawnej epidemii pryszczycy u bydła, która nawiedziła Anglię, wszystkie śmigłowce powracające z terenu do baz przechodziły przymusową kąpiel podwozia w cieczy odkażającej. Na zdjęciu: śmigłowce wojskowe Bell-47G3 „Sioux" w kolejce do kąpieli w przenośnym basenie na lotnisku.



MOKRY TUNEL

Inżynierowie, opracowujący konstrukcyjnie poszczególne stopnie sprężarek silników turbinowych, korzystają z wodnych basenów analogowych. Fale uderzeniowe powstają teraz w wodzie zamiast w powietrzu, w tunelu aerodynamicznym. Ponieważ woda przepływa w basenie 1 000 razy wolniej niż powietrze, ułatwia to badania i obserwacje.

GALERIA MINISAMOLOTÓW ● ROLLASON „BETA"



W konkursie rozpisanym w Anglii na 1-miejscowy samolot sportowy zwyciężył zespół młodych inżynierów pod kierunkiem Rollasona, pracujących w przemyśle lotniczym w Luton. Samolot nazwany „Beta" jest konstrukcji drewnianej z pokryciem płóciennym. Silnik Continental C-65 lub C-90 o mocy 65 lub 90 KM. Profil płata NACA-23012 bez skręcania. Płat 2-dźwigarowy; dźwigary sosnowe. Podwozie z amortyzatorami gumowymi. Skrajne części płata łatwo odejmowane. Zapas paliwa — 32 l. Czas obrotu samolotu wokół osi podłużnej o 180° — 1 s.

Rozpiętość — 6,09 m, długość — 5,08 m, pow. nośna — 6,03 m², wydłużenie — 6,15. Ciężar własny — 226 kG, ciężar całkowity — 340 kG. Prędkość max. — 250 km/h. prędkość min. — 90 km/h. Start na przeszkodę 10 m — 420 m. Lądowanie znad przeszkody 10 m — 455 m. Max. prędkość dopuszczalna w locie nurkowym — 400 km/h. „Beta" została niedawno zbudowana i oblatana, o czym już informowaliśmy.

